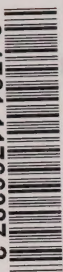



3 1761 11766387 2





Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117663872>

P
956

1992

Govt
Publ
12

Rapport annuel Annual Report



**Administration de
Pilotage des Laurentides
Canada**

**Laurentian
Pilotage Authority
Canada**

Siège social: 1080, Côte du Beaver Hall
Bureau 1402
Montréal (Québec) H2Z 1S8
(514) 283-6320
Télex: 055-60561
Télécopieur: (514) 496-2409

Des exemplaires de ce rapport peuvent
être obtenus de l'Administration de
pilotage des Laurentides.
Numéro de catalogue: TL1-1992
ISBN 0-662-59633-1

Head Office: 1080, Côte du Beaver Hall,
Room 1402,
Montreal, Quebec H2Z 1S8
(514) 283-6320
Telex: 055-60561
Telecopier: (514) 496-2409

Additional copies of this report
are available from the Laurentian
Pilotage Authority.
Catalogue number: TL1-1992
ISBN 0-662-59633-1

L'Administration

The Authority

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1^{er} février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de St-Lambert, à l'exception des eaux de la Baie des Chaleurs au sud du Cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à:

- 1) l'établissement des zones de pilotage obligatoire;
- 2) la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;
- 3) la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
- 4) la prescription des droits de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables suffisant pour lui permettre le financement autonome de ses opérations.

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The objectives of the Laurentian Pilotage Authority are to establish, operate, maintain and administer in the interest of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to St. Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

In order to attain its objectives, Regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

- 1) the establishment of compulsory pilotage areas;
- 2) the prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;
- 3) the prescribing of classes of licences and classes of pilotage certificates that may be issued;
- 4) the prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all Regulations which are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the type of services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make Regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Conseil d'administration et Direction

Board of Directors and Officers of the Corporation

Conseil d'administration

Jacques Marquis, C.R.,
Président
de la société

Pierre Blouin, LL.L.,
Avocat,
Pierre Blouin & Associés

Jacques Regnaud,**
Consultant

Michael Briggs Milner,*
Vice-président
Robert Reford Inc.

Richard Fournier,*
Directeur à l'administration
Gestofo Inc.

Gilles Giroux,
Pilote,
Pilotes du St-Laurent
Central Inc.

Jean-Yves Roy,*
Pilote,
Corporation des pilotes du
Bas St-Laurent

* Membres du comité de vérification

** Le 17 décembre 1992, Jacques Regnaud a été nommé
membre du conseil d'administration.

Direction

Jacques Marquis, C.R.,
Président
de la société

Yvon Matte, C.G.A.,
Directeur à l'administration

Guy P. Major, LL.L.,*
Secrétaire

Yvon Martel,
Trésorier

Guy LaHaye,
Directeur des opérations

* La fonction de Secrétaire est exercée par le
Conseiller juridique qui n'est pas à l'emploi
de l'Administration.

Conseillers spéciaux

Guy P. Major, LL.L.,
Conseiller juridique

Petrie Raymond,
Comptables agréés
Vérificateurs internes

MLH + A inc.,
Murray, LeHouillier, Hartog
Actuaires et conseillers

Board of Directors

Jacques Marquis, Q.C.,
Chairman
of the Corporation

Pierre Blouin, LL.L.,
Barrister & Solicitor
Pierre Blouin & Associés

Jacques Regnaud,**
Consultant

Michael Briggs Milner,*
Vice-president
Robert Reford Inc.

Richard Fournier,*
Director to the administration
Gestofo Inc.

Gilles Giroux,
Pilot,
Pilotes du St-Laurent
Central Inc.

Jean-Yves Roy,*
Pilot,
Corporation des pilotes du
Bas St-Laurent

* Members of the Audit Committee

** On December 17, 1992, Jacques Regnaud was appointed
a member of the Board of Directors.

Officers

Jacques Marquis, Q.C.,
Chairman
of the Corporation

Yvon Matte, C.G.A.,
Director to the administration

Guy P. Major, LL.L.,*
Secretary

Yvon Martel,
Treasurer

Guy LaHaye,
Director of Operations

* The duties of the Corporate Secretary are
exercised by Legal Counsel who is not an
employee of the Authority.

Special Advisors

Guy P. Major, LL.L.,
Legal Counsel

Petrie Raymond,
Chartered Accountants
Internal Auditors

MLH + A inc.,
Murray, LeHouillier, Hartog
Actuaries and Consultants

Faits saillants financiers et statistiques

Exercice terminé
le 31 décembre
(en milliers de dollars)

For the year ended
December 31
(in thousands of dollars)

Financial and Statistical Highlights

		1992	1991	1990	1989	1988
Revenus	Revenues					
Droits de pilotage	Pilotage charges	\$ 25,394	\$ 26,021	\$ 25,546	\$ 25,047	\$ 23,872
Bateaux-pilotes	Pilot boats	2,023	2,881	2,941	2,910	2,943
Autres	Others	91	64	102	47	135
TOTAL	TOTAL	\$ 27,508	\$ 28,966	\$ 28,589	\$ 28,004	\$ 26,950

Dépenses	Expenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	Pilots' fees, salaries and benefits	\$ 27,232	\$ 27,786	\$ 24,597	\$ 23,908	\$ 23,242
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	Operating costs of pilot boats	1,920	2,910	3,071	2,858	2,644
Opération et administration	Operation and administration	3,292	3,388	3,153	3,074	2,837
TOTAL	TOTAL	\$ 32,444	\$ 34,084	\$ 30,821	\$ 29,840	\$ 28,723

Profit (perte)	Profit (Loss)	\$ (4,936)	\$ (5,118)	\$ (2,232)	\$ (1,836)	\$ (1,773)
-----------------------	----------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

Fonds de roulement	Working Capital	\$ (62)	\$ (1,435)	\$ (1,165)	\$ (1,081)	\$ (996)
---------------------------	------------------------	-----------------	--------------------	--------------------	--------------------	------------------

Nombre d'employés	Number of Employees					
Direction	Officers	4	4	4	4	4
Administration	Administration	12	12	12	13	13
Affectations	Dispatching	21	21	21	21	21
Employés de navire	Boat crew	13	13	14	14	14
Pilotes employés	Employee pilots	12	12	12	13	13
Pilotes entrepreneurs	Contract pilots	194	194	207	216	224

Statistiques	Statistics					
Nombre d'affectations	Number of assignments	20,339	22,524	22,922	23,223	24,069
Nombre d'incidents*	Number of incidents*	28	39	36	33	57
% d'affectations sans incident	% of incident free assignments	99.86%	99.83%	99.84%	99.86%	99.76%

*Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages

*Compilation of all maritime incident reports with or without damage

Message du Président

Chairman's Message

L'Honorable Jean Corbeil
C.P. Député
Ministre des Transports
Ottawa, Ontario

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre, conformément à l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice 1992.

Le nombre d'affectations, comparativement à 1991, a accusé une baisse de 10.5% dans la région des Laurentides.

Les résultats d'opération de l'Administration pour l'année 1992 indiquent une perte nette de \$ 4,936,452 incluant des éléments hors-caisse de \$ 118,745.

Afin d'améliorer la situation financière, l'Administration a publié des augmentations tarifaires de 3% et 7% devant être effectives le 1^{er} juillet 1992 et le 1^{er} janvier 1993 respectivement. Ces tarifs font présentement l'objet d'Avis d'opposition et d'intervention de la part de la communauté maritime.

Nous avons toutefois maintenu un service de pilotage efficace et sécuritaire qui découle de l'assiduité et de la compétence professionnelle de tous les groupes impliqués.

Enfin, je tiens à remercier et à féliciter les membres du conseil ainsi que tous les employés de l'Administration pour leur participation active dans nos travaux.

Le Président,



Jacques Marquis, C.R.

Montréal (Québec)
Le 8 mars 1993

The Honourable Jean Corbeil
P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

Sir:

I have the honour to submit the Annual Report of the Laurentian Pilotage Authority in accordance with section 150 of the Financial Administration Act for the year ended 1992.

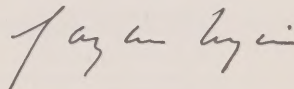
It should be noted that the number of pilotage assignments has decreased by 10.5% in the Laurentian Region, as compared to 1991.

The Authority's operations for 1992 indicate a net loss of \$ 4,936,452 including non-cash items of \$ 118,745.

In order to improve the Authority's financial situation, tariff increases were published providing for 3% and 7% increases to take effect respectively on July 1, 1992 and January 1, 1993. These tariffs are presently the object of a Notice of Objection and intervention by the shipping industry.

We have however maintained a safe and efficient pilotage service owing to the professional competence and the effective performance of the groups concerned.

Finally, I wish to thank and commend the Board Members and the employees of the Authority for their active participation in our undertakings.



Jacques Marquis, Q.C.
Chairman

Montreal, Québec
March 8, 1993

Exposé des responsabilités de la direction

Statement of management responsability

La direction de la société est chargée de s'acquitter des fonctions que le conseil d'administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation de ce rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus jugés appropriés dans les circonstances, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours des exercices précédents. Ces états contiennent également des estimations fondées sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont acquise. Le conseil d'administration de la société a approuvé les états financiers. Les autres renseignements sur le fonctionnement et les finances qui figurent dans ce rapport annuel concordent avec ceux des états financiers.

La direction veille à la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'utilisation de contrôles financiers, de contrôles de gestion, de systèmes d'information connexes et de méthodes de gestion qui lui permettent d'obtenir la certitude raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise, qu'il y a protection et contrôle de ses éléments d'actif, qu'il y a respect, au niveau de ses opérations, de la Partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et de ses règlements, de la charte et des règlements internes de la société ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion économique et efficiente de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

The management of the Corporation is responsible for the performance of the duties delegated to it by its Board of Directors. These include the preparation of this annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with generally accepted accounting principles appropriate in the circumstances and consistently applied, and include estimates based on management's experience and judgement. The financial statements have been approved by the Board of Directors of the Corporation. Other financial and operating information appearing in this annual report are consistent with that contained in the financial statements.

Management maintains books and records, financial and management control and information systems and management practices in such a manner as to provide reasonable assurance that: reliable and accurate information is produced on a timely basis; assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part X of the Financial Administration Act and its regulations as well as the charter and by-laws of the Corporation and any directives given to it; resources are managed economically and efficiently, and that the operations of the Corporation are carried out effectively.

Exposé des responsabilités de la direction

(suite)

Statement of management responsability

(continued)

Le vérificateur interne de la société, qui jouit d'une indépendance réelle dans ses attributions et qui relève du conseil d'administration, a charge d'évaluer les contrôles financiers, les contrôles de gestion, les systèmes d'information connexes et les méthodes de gestion de la société. Le Vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues, un examen des états financiers de la société.

Le conseil d'administration de la société veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qu'il fait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui, en majorité, ne sont pas employés par la société. Le comité de vérification s'acquitte des tâches que lui confie le conseil d'administration et a des rencontres régulières avec la direction, les vérificateurs internes et le Vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.

The Corporation's internal auditor, who reports independently to the Board of Directors is responsible for assessing the financial and management control and information systems and management practices of the Corporation. The Auditor General of Canada conducts an independent examination of the financial statements of the Corporation in accordance with generally accepted auditing standards.

The Board of Directors of the Corporation is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control, and exercises this responsibility through its Audit Committee, which is composed of three directors, the majority of whom are not employees of the Corporation. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors, and meets on a regular basis with management, the internal auditors and the Auditor General of Canada, who has unrestricted access to the Committee.

Rapport du vérificateur

Auditor's Report

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 1992 et les états des résultats, du capital d'apport, du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de l'Administration au 31 décembre 1992 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Le Vérificateur général du Canada
L. Denis Desautels, FCA

Ottawa, Canada
Le 12 février 1993

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 1992 and the statements of operations, contributed capital, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 1992 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, the Pilotage Act and regulations and the by-laws of the Authority.

L. Denis Desautels, FCA
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 12, 1993

**Administration
de pilotage
des Laurentides**

**Laurentian
Pilotage
Authority**

Bilan
au 31 décembre 1992

Balance Sheet
as at December 31, 1992

		1992	1991
Actif	Assets		
À court terme	Current		
Débiteurs	Accounts receivable	\$ 5,077,580	\$ 4,905,298
À recevoir du Canada (note 3)	Receivable from Canada (Note 3)	1,500,000	1,500,000
		6,577,580	6,405,298
Immobilisations (note 4)	Capital (Note 4)		
Terrains, bâtiments, bateaux-pilotes et autres installations	Land, buildings, pilot boats and other facilities	2,284,142	2,245,833
Moins: amortissement cumulé	Less: accumulated amortization	1,793,270	1,735,607
		490,872	510,226
		\$ 7,068,452	\$ 6,915,524
Passif	Liabilities		
À court terme	Current		
Dette bancaire	Bank indebtedness	\$ 1,066,412	\$ 1,350,945
Créditeurs	Accounts payable	5,572,947	6,489,191
		6,639,359	7,840,136
Provision pour prestations de cessation d'emploi	Provision for employee termination benefits	772,000	745,000
		7,411,359	8,585,136
Éventualités (note 5)	Contingencies (Note 5)		
Avoir négatif du Canada	Equity deficiency of Canada		
Capital d'apport	Contributed capital	1,205,697	1,158,701
Déficit	Deficit	(1,548,604)	(2,828,313)
		(342,907)	(1,669,612)
		\$ 7,068,452	\$ 6,915,524
Approuvé par l'Administration:	Approved by the Authority:		
Président JACQUES MARQUIS	JACQUES MARQUIS Chairman		
Membre MICHAEL BRIGGS MILNER	MICHAEL BRIGGS MILNER Member		

**Administration
de pilotage
des Laurentides**

**Laurentian
Pilotage
Authority**

État des résultats
pour l'exercice terminé
le 31 décembre 1992

Statement of Operations
for the year ended
December 31, 1992

		1992	1991
Revenus	Revenues		
Droits de pilotage	Pilotage charges	\$ 27,417,064	\$ 28,901,229
Intérêts et autres revenus	Interest and other revenues	90,687	64,312
		27,507,751	28,965,541

Dépenses	Expenses		
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	Pilots' fees, salaries and benefits	27,231,724	27,786,113
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	Operating costs of pilot boats	1,919,634	2,910,241
Traitements et prestations du personnel	Staff salaries and benefits	1,862,099	1,755,925
Services professionnels et indemnités des membres	Professional services and members' allowances	510,899	650,484
Loyers	Rentals	216,154	213,092
Communications	Communications	166,688	158,464
Frais financiers	Financing costs	160,499	185,115
Transports, déplacements et frais d'accueil	Transportation, travel and hospitality	153,398	148,036
Services d'utilité publique, fournitures et approvisionnements	Utilities, material and supplies	90,959	127,591
Maintenance	Maintenance	39,913	37,552
Mauvaises créances	Bad debts	1,837	22,109
Autres dépenses	Other	90,400	88,831
		32,444,204	34,083,553
Perte nette pour l'exercice	Net loss for the year	\$ 4,936,453	\$ 5,118,012

**Administration
de pilotage
des Laurentides**

**Laurentian
Pilotage
Authority**

État du capital d'apport
pour l'exercice terminé
le 31 décembre 1992

Statement of Contributed Capital
for the year ended
December 31, 1992

		1992	1991
Solde au début de l'exercice	Balance at beginning of the year	\$ 1,158,701	\$ 1,101,016
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition des immobilisations de l'exercice précédent (note 3)	Parliamentary appropriation to finance the previous year's acquisition of capital assets (Note 3)	46,996	57,685
Solde à la fin de l'exercice	Balance at end of the year	\$ 1,205,697	\$ 1,158,701

État du déficit
pour l'exercice terminé
le 31 décembre 1992

Statement of Deficit
for the year ended
December 31, 1992

		1992	1991
Solde au début de l'exercice	Balance at beginning of the year	\$ 2,828,313	\$ 2,408,923
Perte nette pour l'exercice	Net loss for the year	4,936,453	5,118,012
Crédit parlementaire pour financer le déficit d'exploitation (note 3):	Parliamentary appropriation to finance the operating deficit (Note 3):		
– exercice précédent	– previous year	(1,979,162)	(1,698,622)
– exercice courant	– current year	(4,237,000)	(3,000,000)
Solde à la fin de l'exercice	Balance at end of the year	\$ 1,548,604	\$ 2,828,313

**Administration
de pilotage
des Laurentides**

**Laurentian
Pilotage
Authority**

État de l'évolution de la
situation financière
pour l'exercice terminé
le 31 décembre 1992

Statement of Changes in
Financial Position
for the year ended
December 31, 1992

		1992	1991
Activités d'exploitation	Operating activities		
Perte nette pour l'exercice	Net loss for the year	\$ (4,936,453)	\$ (5,118,012)
Éléments hors-caisse:	Non-cash items:		
Amortissement	Amortization	91,745	79,850
Augmentation de la provision pour prestations de cessation d'emploi	Increase in the provision for employee termination benefits	27,000	59,000
		(4,817,708)	(4,979,162)
Augmentation des débiteurs	Increase in accounts receivable	(172,282)	(707,967)
Augmentation (diminution) des créditeurs	Increase (decrease) in accounts payable	(916,244)	2,067,966
		(5,906,234)	(3,619,163)
Activités d'investissement	Investing activities		
Acquisition nette d'immobilisations	Additions to capital assets-net	(72,391)	(46,996)
Activités de financement	Financing activities		
Crédit parlementaire	Parliamentary appropriation	6,263,158	3,631,307
Dette bancaire	Bank indebtedness		
Diminution (augmentation) de l'exercice	Decrease (increase) for the year	284,533	(34,852)
Solde au début de l'exercice	Balance at beginning of the year	(1,350,945)	(1,316,093)
Solde à la fin de l'exercice	Balance at end of the year	\$ (1,066,412)	\$ (1,350,945)

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 1992

Notes to Financial Statements
December 31, 1992

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La Loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour lui permettre le financement autonome de ses opérations.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques.

2. Conventions comptables importantes

Immobilisations

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations financé par crédit parlementaire sont comptabilisés à titre de capital d'apport.

Crédit parlementaire

Tout crédit parlementaire reçu pour combler un excédent des dépenses sur les recettes est comptabilisé, dans l'exercice où il est voté par le Parlement, au capital d'apport pour la partie se rapportant à l'acquisition d'immobilisations et au déficit pour celle relative à l'exploitation. À ce titre, les dépenses d'exploitation ne comprennent que celles qui exigent des sorties de fonds.

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in February 1972 under the Pilotage Act. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act.

2. Significant accounting policies

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

Parliamentary appropriations

Parliamentary appropriations received to finance the excess of expenditures over revenues are recorded in the year in which they are voted by Parliament, to contributed capital for that portion pertaining to the acquisition of capital assets and to the deficit for that pertaining to operations. In this respect, operating expenditures include only those which require an outlay of funds.

Régime de retraite

Tous les employés participent au régime de retraite administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent également le coût du régime. Cette contribution représente la responsabilité totale de l'Administration. Les contributions, pour services courants et pour services antérieurs admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services antérieurs est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique ou au titre d'imputation au Fonds du revenu consolidé pour l'indexation des prestations en vertu de la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires.

Prestations de cessation d'emploi

Les employés ont droit à des prestations de cessation d'emploi tel que le prévoient leurs conventions collectives et leurs conditions d'emploi. Le coût de ces prestations est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont gagnées par les employés.

Pension plan

Employees participate in the Superannuation Plan administered by the Government of Canada. The employees and the Authority contribute equally to the cost of the Plan. This contribution represents the total liability of the Authority. Contributions in respect of current service and of admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement.

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account and/or with respect to charges to the Consolidated Revenue Fund for indexation payments under the Supplementary Retirement Benefits Act.

Employee termination benefits

On termination of employment, employees are entitled to certain benefits provided for under their collective agreements and their conditions of employment. The cost of these benefits is expensed in the year in which they are earned.

3. Crédit parlementaire

Lors de l'approbation du budget des dépenses de 1992-1993, le Parlement a autorisé un crédit de \$ 2,737,000 pour couvrir le déficit de trésorerie de l'Administration pour l'exercice 1992. Le 10 décembre 1992, le Conseil du trésor a approuvé une affectation temporaire de \$ 1,500,000 \$ provenant de son crédit 5, Éventualités du gouvernement, jusqu'au dégauchement, lors de l'adoption du Budget des dépenses supplémentaires de 1992-1993, d'un crédit pour couvrir le solde du déficit de trésorerie de l'Administration pour l'exercice 1992. Le Conseil du trésor a autorisé un crédit d'au plus \$ 2,787,000 dans le Budget des dépenses supplémentaires de 1992-1993 à cet égard.

3. Parliamentary appropriation

In the estimates for 1992-93, Parliament approved an appropriation of \$ 2,737,000 to cover the Authority's cash deficit for the year 1992. On December 10, 1992, the Treasury Board approved a temporary allotment of \$ 1,500,000 from its Vote 5, Government Contingencies, prior to the release in supplementary Estimates for 1992-1993 of an appropriation to cover the balance of the Authority's cash deficit for the year 1992. The Treasury Board approved an appropriation of up to \$ 2,787,000 in the Supplementary Estimates for 1992-93 to that effect.

4. Immobilisations

Les immobilisations se détaillent comme suit:

	1992			1991
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrains	\$ 9,300	\$ —	\$ 9,300	\$ 9,300
Bâtiments	37,552	29,971	7,581	9,400
Bateaux-pilotes	1,416,014	1,237,194	178,820	216,150
Mobilier et agencements	277,284	125,678	151,606	111,308
Équipement de communication	151,324	124,639	26,685	32,206
Installations d'embarquement	223,634	174,367	49,267	55,797
Améliorations à un quai	169,034	101,421	67,613	76,065
	<u>\$ 2,284,142</u>	<u>\$ 1,793,270</u>	<u>\$ 490,872</u>	<u>\$ 510,226</u>

L'amortissement pour l'exercice est de \$ 91,745 (\$ 79,850 en 1991).

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes:

Bâtiments	10 ans
Bateaux-pilotes	10 et 15 ans
Mobilier et agencements	10 ans
Équipement de communication	10 ans
Installations d'embarquement	10 et 20 ans
Améliorations à un quai	20 ans

4. Capitals assets

Détails of capital assets are as follows:

	1992			1991
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Net
Land	\$ 9,300	\$ —	\$ 9,300	\$ 9,300
Buildings	37,552	29,971	7,581	9,400
Pilot boats	1,416,014	1,237,194	178,820	216,150
Furniture and fixtures	277,284	125,678	151,606	111,308
Communications equipment	151,324	124,639	26,685	32,206
Boarding facilities	223,634	174,367	49,267	55,797
Wharf improvements	169,034	101,421	67,613	76,065
	<u>\$ 2,284,142</u>	<u>\$ 1,793,270</u>	<u>\$ 490,872</u>	<u>\$ 510,226</u>

Amortization for the year is \$ 91,745 (\$ 79,850 in 1991).

The estimated useful lives for the principal categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	10 years
Boarding facilities	10 and 20 years
Wharf improvements	20 years

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 1992 (*suite*)

Notes to Financial Statements
December 31, 1992 (*continued*)

5. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. Certaines de ces poursuites ont pour objet de contester la validité de certains règlements de l'Administration ou leur application. Le montant des poursuites se chiffre à environ \$ 5 500 000. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

Tout paiement que l'Administration serait appelée à faire en conséquence des situations décrites ci-avant sera imputé aux résultats dans l'exercice au cours duquel les questions seront résolues.

6. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

5. Contingencies

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. Some of the claims or lawsuits are for the purpose of contesting the validity of certain of the Authority's regulations or the application. Those claims and lawsuits amount to approximately \$ 5,500,000. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

Any payment to be made by the Authority as a result of the above-mentioned issues will be charged to operations in the year in which a decision is rendered.

6. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crowns corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

Revue de l'année courante Plan stratégique

Review of current year Strategic Plan

Conformément à la Loi sur la **gestion des finances publiques**, le Conseil du trésor a approuvé et a remis au Gouverneur en conseil, pour son approbation, le budget capital et le budget d'exploitation pour l'année 1992. Le Conseil du trésor n'a pas approuvé le Plan d'entreprise de l'Administration pour la période 1992 à 1996.

L'Administration a publié des augmentations tarifaires de 3% et 7% devant être effectives le 1^{er} juillet 1992 et le 1^{er} janvier 1993 respectivement. Ces tarifs font présentement l'objet d'avis d'opposition et d'intervention de la part de la communauté maritime. Le manque à gagner dans le retard de l'application de ce tarif a été d'environ .5 million de dollars.

Au cours de 1992, l'Administration a signé des conventions collectives avec les répartiteurs et commis de bureau. Des négociations avec les pilotes du Port de Montréal et les officiers de navires ont été entreprises.

Malgré le fait que l'Administration n'a pas connu des augmentations de tarif comparables aux autres administrations et que la période économique que nous traversons n'est pas favorable à des augmentations plus élevées que celles mentionnées ci-haut, l'Administration continuera à maintenir un service de pilotage efficace et sécuritaire.

In accordance with the **Financial Administration Act**, Treasury Board approved and submitted to the Governor in Council for its approval the Capital Budget and Operations Budget for 1992. Treasury Board has not approved the Authority's Corporate Plan for the period 1992 to 1996.

The Pilotage Authority has published tariff providing for 3% and 7% increases to take effect respectively on July 1, 1992 and January 1, 1993. These tariffs are presently the object of a Notice of Objection and intervention by the shipping industry. The short fall related of the delay in the application of the tariff is in the amount of approximately \$ 500,000.

During the course of 1992, the Authority has signed collective agreements with the dispatchers and office clerks. Negotiation with the Montreal Harbour Pilots and the Ship's officers have begun and are underway.

The Authority will strive to maintain an efficient and safe pilotage service even though the present economic situation does not favor large tariff increases, even considering the fact that the Pilotage Authority has not increased its tariff to comparative levels of other Pilotage Authorities.

1993 & 1994 issue available on microfiche.

SEE: CRI microfiche:

CA7	1993 - #94-05903
MM	
-P65	1994 - #95-05679
mfe	

1995

Document
74-1000

CAI
LP
-A56

Annual Report



Laurentian
Pilotage Authority
Canada

Administration de
pilotage des Laurentides
Canada

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS OF THE CORPORATION

Board of Directors

Jean-Claude Michaud,
Chairman
of the Corporation

Pierre Blouin, LL.L.,
Barrister & Solicitor
Pierre Blouin & Associés

Jacques Regnaud,
Consultant

Michael Briggs Milner,*
Vice-president
Robert Reford inc.

Richard Fournier,*
Director to the administration
Gestofoir inc.

Gilles Denis,*
Pilot,
Pilotes du St-Laurent central inc.

Jean Bouchard,
Pilot,
Corporation des pilotes du
Bas St-Laurent

* Membres of the Audit Committee

Officers

Jean-Claude Michaud,
Chairman
of the Corporation

Guy P. Major, LL.L.,**
Secretary

Yvon Martel,
Treasurer

Clément Deschênes,
Director of Operation

**The duties of the Corporate Secretary are exercised by Legal Counsel who is not an employee of the Authority

Special Advisor

Guy P. Major, LL.L.,
Legal Counsel

FINANCIAL AND STATISTICAL HIGHLIGHTS

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER, 31

(in thousands of dollars)

	1995	1994	1993	1992	1991
Revenues					
Pilotage charges	\$ 30,397	\$ 29,556	\$ 24,301	\$ 25,394	\$ 26,021
Pilot boats	3,909	3,740	2,634	2,023	2,881
Others	61	58	31	91	64
TOTAL	\$ 34,367	\$ 33,354	\$ 26,966	\$ 27,508	\$ 28,966
Expenses					
Pilots' fees salaries and benefits	\$ 31,869	\$ 30,024	\$ 26,945	\$ 27,232	\$ 27,786
Operating costs of pilot boats	3,753	3,485	2,751	1,920	2,910
Operation and administration	2,922	3,020	3,235	3,292	3,388
TOTAL	\$ 38,544	\$ 36,529	\$ 32,931	\$ 32,444	\$ 34,084
Net loss	\$ 4,177	\$ 3,175	\$ 5,965	\$ 4,936	\$ 5,118
Working Capital	\$ (296)	\$ 171	\$ (406)	\$ (62)	\$ (1,435)
Number of Employees					
Officers	3	4	4	4	4
Administration	11	11	12	12	12
Dispatching	19	20	21	21	21
Boat crew	13	13	13	13	13
Employee pilots	9	10	10	12	12
Contract pilots (active licences)	173	175	185	194	194
Statistics					
Number of assignments	21,973	22,550	19,216	20,339	22,723
Number of incidents*	31	34	29	28	39
% of incident free assignments	99.86%	99.85%	99.85%	99.86%	99.83%

*Compilation of all maritime incident reports with or without damage

CHAIRMAN'S MESSAGE

The Honourable David Anderson
P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

Sir:

I have the honour to submit the Annual Report for the year ended December 31, 1995, of the Laurentian Pilotage Authority in accordance with section 150 of the Financial Administration Act.

The Authority's operations for 1995 indicate a net loss of \$ 4,176,931 including non-cash items of \$ 121,979.

In 1995 there were 21, 973 pilot assignments compared to 22,550 in 1994; a decrease of 2.6% in the Laurentian Region. It should be noted that the average number of pilot assignments during the last 5 years (1991-1995) was 21,360.

In respect of labour matters, the collective agreement between the Pilotage Authority and the Corporation of Montreal Harbour Pilots terminated December 31, 1994, was negotiated and renewed for a term of four years in accordance with government policies concerning salary freezes as edicted by the Department of Finance and Treasury Board in December 1992. The collective agreement was signed in February 1995, following Board approval on February 1st, 1995. In addition to the maintenance of salary freeze for the first two years of the agreement (in accordance with the remainder of the four year policy), salaries will be adjusted on the basis of cost of living for the last two years of the agreement. Also the agreement was greatly improved in respect of pilot work rules and the availability of pilots during the winter season.

With respect to pilot boat pilotage tariffs, an amendment to the general tariff was published in the Canada Gazette, Part 1, on October 8, 1994 to allow the Authority to recover its administrative costs, including billing and the collecting of pilotage charges related to pilot boat services in all areas where services are provided by private contractors and at Les Escoumins where the Authority operates the service. This amendment was approved by the government on January 31, 1995 and became effective on January 1st, 1996.

In view of a legal opinion, the Authority then published in the Canada Gazette, Part 1, on October 14, 1995, a distinct and separate tariff relating strictly to individual pilot boat charges separate from the general tariff of pilotage charges. This tariff was approved by Order-in-Council on December 13, 1995.

Finally, following the publication in the Canada Gazette, Part 1, on April 1st, 1995 of a general tariff increase providing annual increments over a three (3) year period of 5%, 4% and 4% plus cost of living adjustment, the Canadian Shipowners Association filed a Notice of Objection before the National Transportation Agency. The Shipping Federation of Canada while accepting the tariff increases, filed a Notice of Intervention before the N.T.A. to protect its interests and a decision was rendered in favor of the Authority on October 3, 1995, limiting however the cost of living adjustment to a maximum of 2% and limiting increases to two years, thereby allowing the Authority to publish later an updated tariff for 1998. The N.T.A. Decision was implemented in a tariff adopted by Order-in-Council on November 7, 1995.

Amongst the more important contracts concluded during the year, features the 2.4 million dollars maximum negotiated loan agreement with the National Bank of Canada for the building and acquisition of a new pilot boat for service at Les Escoumins. The initial term of this loan expires on May 31, 1996 and should be renewed thereafter for a term of 1 to 5 years. Payable interest is on the basis of the base rate of the National Bank, with the rate applying on any outstanding balance on the loan, which has been authorized by the Federal Department of Finance.

On March 28, 1995, following a Call for Tenders, the Board approved the proposal submitted by Les Constructions Hamel et Vanneau Inc. of Beauport, Québec for the repairs to the wharf at l'Anse-aux-Basques (Les Escoumins). This contract is for an amount of \$854,000 all taxes included. The repairs to the wharf were completed in the late fall of 1995.

We have maintained a safe and efficient pilotage service owing to the professional competence and the effective performance of the pilot groups concerned. In fact, 99.86% of pilot assignments have been completed without incident.

Finally, I wish to thank and commend the Board Members and the employees of the Authority for their active participation in our undertakings.



J. C. Michaud

Jean-Claude Michaud
Chairman

Montreal, Quebec
February 16, 1996

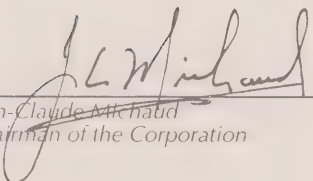
STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

The management of the Corporation is responsible for the performance of the duties delegated to them by its Board of Directors. These include the preparation of the annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with generally accepted accounting principles appropriate in the circumstances and consistently applied, and include estimates based on management's experience and judgement.

Management maintains books and records, financial and management control, information systems and management practices designed in such a manner as to provide reasonable assurance that: reliable and accurate financial information is produced on a timely basis; assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part X of the Financial Administration Act and its regulations as well as the Pilotage Act and regulations and by-laws of the corporation and any directives given to it; resources are managed economically and efficiently, and that the operations of the corporation are carried out effectively.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the financial statements of the corporation in accordance with generally accepted auditing standards.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control, and exercises this responsibility through the Audit Committee composed of three directors whom are not employees of the corporation. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors, and meets on a regular basis with management and the Auditor General of Canada, who has unrestricted access to the Committee.



Jean-Claude Michaud
Chairman of the Corporation



Yvon Martel
Treasurer

Montreal (Quebec)
February 16, 1996

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 1995 and the statements of operations, contributed capital, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 1995 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Furthermore, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, the Pilotage Act and regulations and the by-laws of the Authority.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "L. Denis Desautels". The signature is fluid and cursive, with a large loop at the beginning and a trailing flourish at the end.

L. Denis Desautels, FCA
Auditor General of Canada

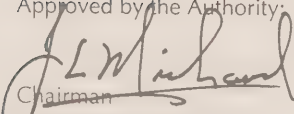
Ottawa, Canada
February 16, 1996

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet as at December 31, 1995

	1995	1994
Assets		
Current		
Cash	359,649	--
Accounts receivable	7,065,651	7,407,465
	<u>\$ 7,425,300</u>	<u>\$ 7,407,465</u>
Capital (Note 4)	5,291,127	2,673,789
Less: accumulated amortization	2,070,841	1,983,088
	<u>3,220,286</u>	<u>690,701</u>
	<u>\$ 10,645,586</u>	<u>\$ 8,098,166</u>
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	--	404,307
Accounts payable	7,721,356	6,832,062
	<u>\$ 7,721,356</u>	<u>\$ 7,236,369</u>
Long term		
Provision for employee termination benefits	680,000	721,000
Bank loan (Note 5)	1,770,140	--
	<u>2,450,140</u>	<u>721,000</u>
	<u>\$ 10,171,496</u>	<u>\$ 7,957,369</u>
Contingencies (Note 6)		
Equity of Canada		
Contributed capital	1,748,814	1,345,920
Deficit	(1,274,724)	(1,205,123)
	<u>474,090</u>	<u>140,797</u>
	<u>\$ 10,645,586</u>	<u>\$ 8,098,166</u>

Approved by the Authority:


Chairman
JEAN-CLAUDE MICHAUD


Member
MICHAEL B. MILNER

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations for the year ended December 31, 1995

	1995	1994
Revenues		
Pilotage charges	34,305,447	33,855,511
Interest and other revenues	61,124	58,600
	<u>\$ 34,366,571</u>	<u>\$ 33,914,111</u>
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	31,869,033	30,023,465
Operating costs of pilot boats	3,753,012	3,484,958
Staff salaries and benefits	1,817,377	1,810,554
Professional services and members' allowances	377,510	447,573
Rentals	201,536	174,839
Transportation, travel and hospitality	120,652	141,204
Communications	112,393	123,389
Utilities, material and supplies	98,957	92,561
Maintenance	46,796	47,457
Financing costs	28,239	24,436
Other	117,997	158,239
	<u>\$ 38,543,502</u>	<u>\$ 36,765,271</u>
Net loss for the year	<u>\$ 4,176,931</u>	<u>\$ 3,174,525</u>

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Contributed Capital for the year ended December 31, 1995

	1995	1994
Balance at beginning of the year	1,345,920	1,278,088
Parliamentary appropriation to finance the acquisition of capital assets:		
- previous year	117,846	67,832
- current year (Note 3)	285,048	--
Balance at end of the year	\$ 1,748,814	\$ 1,345,920

Statement of Deficit for the year ended December 31, 1995

	1995	1994
Balance at beginning of the year	1,205,123	1,933,187
Net loss for the year	4,176,931	3,174,525
Parliamentary appropriations to finance the operating deficit:		
- previous year	(52,378)	(929,589)
- current year (Note 3)	(4,054,952)	(2,973,000)
Balance at end of the year	\$ 1,274,724	\$ 1,205,123

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Changes in Financial Position for the year ended December 31, 1995

	1995	1994
Operating activities		
Net loss for the year	(4,176,931)	(3,174,525)
Non-cash items:		
Amortization	162,979	142,147
Increase (decrease) in the provision for employee termination benefits	(41,000)	7,000
	<u>\$ (4,054,952)</u>	<u>\$ (3,025,378)</u>
Decrease (increase) in accounts receivable	341,814	(2,014,987)
Increase in accounts payable	889,294	859,337
	<u>\$ (2,823,844)</u>	<u>\$ (4,181,028)</u>
Investing activities		
Additions to capital assets - net	\$ (2,692,564)	\$ (367,846)
Financing activities		
Parliamentary appropriations	4,510,224	4,570,421
Bank loan	<u>1,770,140</u>	<u>—</u>
Cash (bank indebtedness)		
Increase of the cash for the year	763,956	421,547
Balance at beginning of the year	(404,307)	(825,854)
Balance at end of the year	<u>\$ 359,649</u>	<u>\$ (404,307)</u>

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1995

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the Pilotage Act. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. The Corporation is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

Parliamentary appropriations

Parliamentary appropriations received to finance the excess of expenses over revenues are recorded in the year in which they are voted by Parliament, to contributed capital for that portion pertaining to the acquisition of capital assets and to the deficit for that pertaining to operations. In this respect, operating expenses include only those which require an outlay of funds.

Pension plan

Employees participate in the Superannuation Plan administered by the Government of Canada. The employees and the Authority contribute equally to the cost of the Plan. This contribution represents the total liability of the Authority. Contributions in respect of current service and of admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement.

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1995 (continued)

Employee termination benefits

On termination of employment, employees are entitled to certain benefits provided for under their collective agreements and their conditions of employment. The cost of these benefits is expensed in the year in which they are earned.

3. Parliamentary appropriations

In the 1995-96 Main Estimates, Parliament approved an appropriation of \$4,340,000 to cover a portion of the excess of expenses over revenues of the Authority for the year 1995. On February 15, 1996, Treasury Board approved the inclusion in the 1995-1996 Supplementary Estimates of an appropriation of up to \$994,000, to cover the balance of the excess of expenses over revenues of the Authority for the year 1995.

4. Capital assets

Details of capital assets are as follows:

	1995			1994
	Cost	Accumulated amortization	net	net
Land	\$ 9,300	--	\$ 9,300	\$ 9,300
Buildings	57,572	28,017	29,555	31,353
Pilots Boats	3,350,005	1,346,149	2,003,856	362,461
Furniture and fixtures	149,263	97,504	51,759	57,670
Communications equipment	157,882	92,770	65,112	75,436
Computer equipment	173,443	127,563	45,880	67,563
Boarding facilities	303,344	195,715	107,629	36,208
Wharf improvements	1,090,318	183,123	907,195	50,710
	<u>\$ 5,291,127</u>	<u>\$ 2,070,841</u>	<u>\$ 3,220,286</u>	<u>\$ 690,701</u>

Amortization for the year is \$ 162,979 (\$142,147 in 1994).

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings..	10 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	10 years
Computer equipment	5 years
Boarding facilities	15 and 20 years
Wharf improvements	15 years

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1995 (continued)

5. Bank loan

During the year 1995, the Authority obtained a credit facility in the amount of \$2,400,000 which expired on May 31, 1996, to finance the construction of a pilot boat. As at December 31, 1995, the Authority had drawn upon \$1,770,140 which was subject to interest at the lender's prime rate. The Authority plans on negotiating a long term loan with the lender subject to acceptable terms and conditions and the approval by the Minister of Finance.

6. Contingencies

Other claims and lawsuits

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. Some of the claims or lawsuits are for the purpose of contesting the validity of certain of the Authority's regulations or their application. Those claims and lawsuits amount to approximately \$ 5,400,000. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

Any payments by the Authority as a result of the above-mentioned issues will be charged to operations in the year in which a decision is rendered.

7. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

5. Emprunt bancaire

Au cours de l'exercice 1995, l'Administration a eu recours à un crédit à déboursement progressif d'un montant de 2 400 000 \$ pour financer la construction d'un bateau-pilote. Ce crédit vient à échéance le 31 mai 1996. Au 31 décembre 1995, l'Administration avait utilisé ce crédit pour un montant de 1 770 140 \$ portant intérêt au taux de base canadien du prêteur. À l'échéance du crédit, l'Administration prévoit négocier un emprunt à long terme dont les termes et conditions devront être approuvés par le Ministre des finances.

6. Événements

Autres réclamations et poursuites

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. Certaines de ces poursuites ont pour objet de contester la validité de certains règlements de l'Administration ou leur application. Le montant des poursuites se chiffre à environ 5 400 000 \$. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

Tout paiement que l'Administration serait appelée à faire en conséquence des situations décrites ci-avant sera imputé aux résultats dans l'exercice au cours duquel les questions seront résolues.

7. Opérations entre apparentées

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

Prestations de cessation d'emploi

Les employés ont droit à des prestations de cessation d'emploi tel que le prévoient leurs conventions collectives et leurs conditions d'emploi. Le coût de ces prestations est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont acquises par les employés.

3. Crédits parlementaires

Lors de l'approbation du Budget des dépenses de 1995-1996, le Parlement a autorisé un crédit de 4 340 000 \$ pour couvrir une portion de l'excédent des dépenses sur les revenus de l'Administration pour l'exercice 1995. Le 15 février 1996, le Conseil du trésor a approuvé l'inscription d'un crédit d'au plus 994 000 \$ au budget des dépenses supplémentaires de 1995-1996, pour couvrir le solde de l'excédent des dépenses sur les revenus de l'Administration de l'exercice 1995.

4. Immobilisations

Les immobilisations se détaillent comme suit :

	1995		1994	
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrains	9 300 \$	--	9 300 \$	9 300 \$
Bâtiments	57 572	28 017	29 555	31 353
Bateaux-pilotes	3 350 005	1 346 149	2 003 856	362 461
Mobilier et agencements	149 263	97 504	51 759	57 670
Matériel de communication	157 882	92 770	65 112	75 436
Matériel informatique	173 443	127 563	45 880	67 563
Installations d'embarquement	303 344	195 715	107 629	36 208
Améliorations à un quel	1 090 318	183 123	907 195	50 710
5 291 127 \$	2 070 841 \$	3 220 286 \$	690 701 \$	

L'amortissement pour l'exercice est de 162 979 \$ (142 147 \$ en 1994).

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes:

Bâtiments	10 ans
Bateaux-pilotes	10 et 15 ans
Mobilier et agencements	10 ans
Matériel de communication	10 ans
Matériel informatique	5 ans
Installations d'embarquement	15 et 20 ans
Améliorations à un quel	15 ans

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La Loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour s'autofinancer.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. La Corporation est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Conventions comptables importantes

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations financé par crédits parlementaires sont comptabilisés à titre de capital

Tout crédit parlementaire reçu pour combler un excédent des dépenses sur les revenus est comptabilisé, dans l'exercice où il est voté par le Parlement, au capital d'apport pour la partie se rapportant à l'acquisition d'immobilisations et au déficit pour celle relative à l'exploitation. À ce titre, les dépenses d'exploitation ne comprennent que celles qui exigent des sorties de fonds.

Régime de retraite

Tous les employés participent au régime de retraite administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent également le coût du régime. Cette contribution représente le total des obligations de l'Administration. Les contributions, pour services courants et pour services antérieurs admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services antérieurs est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique.

État de l'évolution de la situation financière
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1995

	1995	1994
Activités d'exploitation		
Perte nette pour l'exercice	(4 176 931)	(3 174 525)
Éléments hors-caisse :		
Amortissement	162 979	142 147
Augmentation (diminution) de la provision pour prestations de cessation d'emploi	(41 000)	7 000
	<u>(4 054 952) \$</u>	<u>(3 025 378) \$</u>
Diminution (augmentation) des débiteurs	341 814	(2 014 987)
Augmentation des créditeurs	889 294	859 337
	<u>(2 823 844) \$</u>	<u>(4 181 028) \$</u>
Activités d'investissement		
Acquisitions nettes d'immobilisations	(2 692 564)	(367 846)
Activités de financement		
Crédits parlementaires	4 510 224	4 970 421
Emprunt bancaire	1 770 140	--
	<u>6 280 364</u>	<u>4 970 421</u>
Encaisse (dette bancaire)		
Augmentation de l'encaisse de l'exercice	763 956	421 547
Solde au début de l'exercice	(404 307)	(825 854)
	<u>359 649 \$</u>	<u>(404 307) \$</u>
Solde à la fin de l'exercice		

État du capital d'apport
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1995

1995		1994	
1 748 814 \$		1 345 920 \$	
117 846		67 832	
285 048		-	
1 345 920		1 278 088	
Solde au début de l'exercice		Solde au début de l'exercice	
Acquisition des immobilisations :		Acquisition des immobilisations :	
- exercice précédent		- exercice précédent	
- exercice courant (note 3)		- exercice courant (note 3)	
Solde à la fin de l'exercice		Solde à la fin de l'exercice	

État du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1995

1995		1994	
1 205 123		1 933 187	
4 176 931		3 174 525	
(52 378)		(929 589)	
(4 054 952)		(2 973 000)	
1 274 724 \$		1 205 123 \$	
Solde au début de l'exercice		Solde au début de l'exercice	
Perte nette pour l'exercice		Perte nette pour l'exercice	
le déficit d'exploitation :		le déficit d'exploitation :	
- exercice précédent		- exercice précédent	
- exercice courant (note 3)		- exercice courant (note 3)	
Solde à la fin de l'exercice		Solde à la fin de l'exercice	

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

États des résultats pour l'exercice terminé le 31 décembre 1995

Revenus	1995	1994
Droits de pilotage	34 305 447	33 297 000
Intérêts et autres revenus	61 124	58 600
	<u>34 366 571 \$</u>	<u>33 354 150 \$</u>
Dépenses	31 869 033	30 023 465
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	3 753 012	3 484 958
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	1 817 377	1 811 534
Salaires et avantages du personnel	377 510	447 573
Services professionnels et indemnités des membres	201 536	174 839
Loyers	120 652	141 204
Transports, déplacements et frais d'accueil	112 393	123 389
Communications	98 957	92 761
Services d'utilité publique, fournitures	46 796	47 457
et approvisionnements	28 239	24 436
Entretien	117 997	130 710
Frais financiers	<u>38 543 502 \$</u>	<u>36 528 675 \$</u>
Autres dépenses	4 176 931 \$	3 174 525 \$
Perte nette pour l'exercice		

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan au 31 décembre 1995

1995		1994	
Actif			
À court terme			
Encaisse	359 649	--	7 407 465
Débiteurs	7 065 651	7 407 465	7 407 465 \$
Immobilitisations (note 4)			
Moins: amortissement cumulé	5 291 127	2 673 789	2 673 789
	2 070 841	1 983 088	1 983 088
	3 220 286	690 701	690 701
	10 645 586 \$	8 098 166 \$	8 098 166 \$
Passif			
À court terme			
Dettes bancaires	--	404 307	404 307
À long terme	7 721 356	7 236 369 \$	7 236 369 \$
Provision pour prestations de			
cessation d'emploi	680 000	721 000	721 000
Emprunt bancaire (note 5)	1 770 140	--	--
	2 450 140	721 000	721 000
	10 171 496 \$	7 957 369 \$	7 957 369 \$
Eventualités (note 6)			
Avoir du Canada			
Capital d'apport			
Déficit	1 748 814	1 345 920	1 345 920
	(1 274 724)	(1 205 123)	(1 205 123)
	474 090	140 797	140 797
	10 645 586 \$	8 098 166 \$	8 098 166 \$

Approuvé par l'Administration :

AN-CLAUDE MICHARD

MICHAEL B. MILLNER

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 1995 et les états des résultats, du capital d'apport, du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de l'Administration au 31 décembre 1995 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.



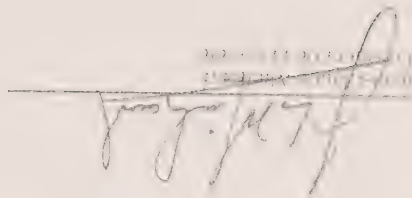
Le vérificateur général du Canada
L. Denis Desautels, FCA
Ottawa, Canada
le 16 février 1996

EXPOSÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

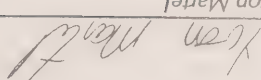
La direction de la société est chargée de s'acquitter des fonctions que le conseil d'administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation du rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus jugés appropriés dans les circonstances, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Ces états contiennent également des estimations fondées sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont acquise.

La direction veille à la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'utilisation de contrôles financiers, de contrôles de gestion, de systèmes d'information connexes et de méthodes de gestion conçus pour lui permettre d'obtenir la certitude raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise, qu'il y a protection et contrôle de ses éléments d'actif, qu'il y a respect, au niveau de ses opérations, de la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et de ses règlements, de la Loi sur le pilotage et ses règlements administratifs de la société ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion économique et efficace de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

Le vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues, la vérification des états financiers de la société. Le conseil d'administration veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qu'il fait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui ne sont pas employés par la société. Le comité de vérification s'acquitte des tâches que lui confie le conseil d'administration et a des rencontres régulières avec la direction et le vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.



Président



Yvon Martel
Trésorier

Le 16 février 1996

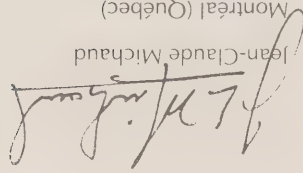
Concernant les contrats majeurs au cours de l'année, mentionnons qu'après négociation entre l'Administration et le représentant de la Banque Nationale du Canada, il a été convenu d'un contrat de financement par la banque d'une somme maximum de 2,4 millions de dollars pour la construction et l'acquisition d'un nouveau bateau-pilote. Le terme initial du crédit-prêt vient à échéance le 31 mai 1996, mais pourrait être prorogé pour un terme d'un à cinq ans par la suite. Les montants portant intérêts jusqu'au paiement final, au taux de base canadien de la Banque nationale du Canada, avec intérêts au même taux sur toute somme en arriéré. Cet engagement est lié à une autorisation du Ministre des finances du Canada.

Suite à un appel d'offres, le Conseil a autorisé, le 8 mars 1995, d'accepter la soumission de Les Constructions Hamel et Vanneau inc. de Beauport, Québec, pour effectuer les réparations au quai de l'Anse-aux-Basques à Les Escoumins. Le contrat est pour une somme de 854 000 \$, TPS ET TVQ incluses. À la date des présentes, les travaux sont terminés.

Nous avons maintenu un service de pilotage efficace et sécuritaire qui découle de l'assiduité et de la compétence professionnelle de tous les groupes impliqués. Dans les faits, 99,86% des affectations ont été accomplies sans incident.

Enfin, je tiens à remercier les membres du conseil ainsi que tous les employés de l'Administration pour leur participation active dans nos travaux.

Le Président,



Jean-Claude Michaud

Montréal (Québec)
Le 16 février 1996

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'honorable David Anderson
C.P. Député
Ministre des transports
Ottawa, Ontario

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre, conformément à l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1995.

Les résultats d'opération de l'Administration pour l'année 1995 indiquent une perte nette de 4 176 931 \$ incluant des éléments hors-caisse de 1 21 979 \$.

Le nombre d'affectations pour l'année 1995 a atteint 21 973 comparativement à 22 550 pour l'année 1994 soit une diminution de 2,6% dans la région des Laurentides. Il est intéressant de noter que la moyenne des affectations pour les cinq (5) dernières années soit de 1991 à 1995 est de 21 360.

Au niveau des relations de travail, la convention collective entre l'Administration et la Corporation des pilotes du port de Montréal s'est terminée le 31 décembre 1994. Dans le cadre du gel des salaires édicté par le ministre des Finances et le Conseil du trésor en décembre 1992, la convention a été négociée et renouvelée avant terme pour quatre (4) ans, et signée en février 1995 suite à l'approbation et à la ratification de la convention par les membres du Conseil le 1er février 1995. En plus du gel des salaires pour deux (2) ans et de l'ajustement IPC pour les deux (2) autres années, la Convention a été améliorée en ce qui a trait aux Règles de travail et à la disponibilité des pilotes en hiver.

En ce qui concerne les tarifs, une modification au règlement tarifaire a été publiée par l'Administration dans la Gazette du Canada - Partie I le 8 octobre 1994 afin de permettre à l'Administration, à compter du 1er janvier 1996, de récupérer ses coûts afférents à la gestion, à la facturation et à la perception des droits de pilotage pour les services de bateaux-pilotes dans tous les secteurs où les services sont fournis par des entrepreneurs, et à Les Escoumins où l'Administration opère elle-même le service. Ce tarif a été approuvé le 31 janvier 1995.

Compte tenu d'une opinion juridique, l'Administration a publié, dans la Gazette du Canada - Partie I le 14 octobre 1995, un projet de tarif de pilotage séparé et distinct pour les services de bateaux-pilotes opérés par l'Administration ainsi que ceux opérés par des contracteurs indépendants. Ce tarif a passé par ordre en conseil le 13 décembre 1995.

Finalement, suite à la publication d'une proposition tarifaire dans la Gazette du Canada - Partie I le 1er avril 1995, l'Association des armateurs canadiens s'est objectée auprès de l'O.N.T. à cette proposition tarifaire prévoyant trois augmentations annuelles successives de 5%, 4% et 4%, plus l'ajustement IPC de l'année précédente. La Fédération maritime du Canada, qui acceptait la proposition tarifaire, agit à titre d'intervenante dans les procédures auprès de l'O.N.T. et une décision favorable à l'Administration a été rendue le 3 octobre 1995 mais en vertu de laquelle l'ajustement IPC a été plafonné à 2%, et la troisième année du tarif a été retirée permettant ainsi à l'Administration de proposer un tarif à jour en 1998. Le règlement tarifaire a été par la suite adopté par ordre en conseil le 7 novembre 1995.

FAITS SAILLANTS FINANCIERS ET STATISTIQUES

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(en milliers de dollars)

	1995	1994	1993	1992	1991
Revenus					
Droits de pilotage	30 397 \$	29 556 \$	24 301 \$	25 394 \$	26 021 \$
Bateaux-pilotes	3 909	3 740	2 634	2 023	2 881
Autres	61	58	31	91	64
TOTAL	34 367 \$	33 354 \$	26 966 \$	27 508 \$	28 966 \$
Dépenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	31 869 \$	30 024 \$	26 945 \$	27 232 \$	27 786 \$
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	3 753	3 485	2 751	1 920	2 910
Opération et administration	2 922	3 020	3 235	3 292	3 388
TOTAL	38 544 \$	36 529 \$	32 931 \$	32 444 \$	34 084 \$
Perte nette	4 177 \$	3 175 \$	5 965 \$	4 936 \$	5 118 \$
Fonds de roulement	(296) \$	171 \$	(406) \$	(62) \$	(1 435) \$
Nombre d'employés	3	4	4	4	4
Direction	11	11	12	12	12
Administration	19	20	21	21	21
Employés de navire	13	13	13	13	13
Pilotes employés	9	10	10	12	12
Pilotes entrepreneurs	173	175	185	194	194
(brevets actifs)					
Statistiques					
Nombre d'affectations	21 973	22 550	19 216	20 339	22 723
Nombre d'incidents*	31	34	29	28	39
% d'affectations sans incident	99,86%	99,85%	99,85%	99,86%	99,83%

*Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTION

Conseil d'administration

Jean-Claude Michaud,

Président

de la société

Pierre Blouin, LL.,

Avocat

Pierre Blouin & Associés

Jacques Regnaud,

Consultant

Michael Briggs Milner,*

Vice-président

Robert Reford inc.

Richard Fournier,*

Directeur à l'administration

Chesford inc.

Gilles Denis,*

Pilote

Pilotes du St-Laurent central inc.

Jean Bouchard,

Pilote

Corporation des pilotes du

Bas St-Laurent

* Membres du comité de vérification

Direction

Jean-Claude Michaud,

Président

de la Société

Guy P. Major, LL.,**

Secrétaire

Yvon Martel

Trésorier

Clément Deschênes,

Directeur à l'exploitation

**La fonction de Secrétaire est exercée par le Conseiller juridique qui n'est pas à l'emploi de l'Administration.

Conseiller spécial

Guy P. Major, LL.,

Conseiller juridique

L'ADMINISTRATION

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1er février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes situées dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de St-Lambert, à l'exception des eaux de la Baie des Chaleurs au sud du Cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1) l'établissement des zones de pilotage obligatoire;

2) la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;

3) la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;

4) la prescription des tarifs de droit de pilotage

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de ses opérations.

Siège social: 715, Square Victoria

6^{ème} étage

C.P. 680, Tour de la Bourse

Montréal (Québec)

H4Z 1J9

Téléphone: (514) 283-6320

Télex: 055-60561

Télécopieur: (514) 496-2409

Des exemplaires de ce rapport peuvent
être obtenus de l'Administration
de pilotage des Laurentides.
Numéro de catalogue: TL1-1995
ISBN 0-662-622284-7

1995

Rapport annuel



Administration de
pilotage des Laurentides
Canada

Laurentian
Pilotage Authority
Canada

1996

CAI
LP
-A56

Annual Report



Laurentian
Pilotage Authority
Canada

Administration de
pilotage des Laurentides
Canada

Head Office: 715, Victoria Square
6th floor
P.O. Box 680, Stock Exchange Tower
Montreal, Quebec
H4Z 1J9
Telephone: (514) 283-6320
Telex: 055-60561
Telecopier: (514) 496-2409

Additional copies of this report
are available from the Laurentian
Pilotage Authority.
Numéro de catalogue: TL1-1996
ISBN 0-662-62901-9

THE AUTHORITY

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The objects of the Laurentian Pilotage Authority are to establish, operate, maintain and administer in the interest of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to St Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To attain these objects, Regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

- 1) the establishment of compulsory pilotage areas;
- 2) the prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;
- 3) the prescribing of classes of licences and classes of pilotage certificates that may be issued;
- 4) the prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all Regulations which are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make Regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS OF THE CORPORATION

Board of Directors

Jean-Claude Michaud,
*Chairman
of the Corporation*

Gilles Champagne,
*President & CEO
Océanex inc.*

Louis Forget,
*Director
Ultramar Ltd.*

Michael Briggs Milner,*
*Vice-president
Robert Reford inc.*

Paul-André Michaud,*
*Group Managing Partner, Greater Montreal
Samson Bélair Deloitte & Touche*

Gilles Denis,*
*Pilot,
Pilotes du St-Laurent central inc.*

Jean Bouchard,
*Pilot,
Corporation des pilotes du
Bas St-Laurent*

* Members of the Audit Committee

Officers

Jean-Claude Michaud,
*Chairman
of the Corporation*

Guy P. Major, LL.L.,**
Secretary

Yvon Martel
Treasurer

Clément Deschênes,
Director of Operation

**The duties of the Corporate Secretary are exercised by Legal Counsel who is not an employee of the Authority

Special Advisor

Guy P. Major, LL.L.,
Legal Counsel

FINANCIAL AND STATISTICAL HIGHLIGHTS

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER, 31

(in thousands of dollars)

	1996	1995	1994	1993	1992
Revenues					
Pilotage charges	31,586	30,397	29,556	24,301	25,394
Pilot boats	4,356	3,909	3,740	2,634	2,023
Others	77	61	58	31	91
TOTAL	\$ 36,019	\$ 34,367	\$ 33,354	\$ 26,966	\$ 27,508

Expenses					
Pilots' fees salaries and benefits	31,958	31,869	30,024	26,945	27,232
Operating costs of pilot boats	4,034	3,753	3,485	2,751	1,920
Operation and administration	2,855	2,922	3,020	3,235	3,292
TOTAL	\$ 38,847	\$ 38,544	\$ 36,529	\$ 32,931	\$ 32,444

Net loss	\$ 2,828	\$ 4,177	\$ 3,175	\$ 5,965	\$ 4,936
-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Working Capital	\$ (2,043)	\$ (296)	\$ 171	\$ (406)	\$ (62)
------------------------	-------------------	-----------------	---------------	-----------------	----------------

Number of Employees	**				
Officers	3	3	4	4	4
Administration	10	11	11	12	12
Dispatching	16	19	20	21	21
Boat crew	12	13	13	13	13
Employee pilots	8	9	10	10	12
Contract pilots (active licences)	173	173	175	185	194

Statistics					
Number of assignments	21,342	21,973	22,550	19,216	20,339
Number of incidents*	23	31	34	29	28
% of incident free assignments	99,89%	99,86%	99,85%	99,85%	99,86%

*Compilation of all maritime incident reports with or without damage

**Regular employees

CHAIRMAN'S MESSAGE

The Honourable David Anderson
P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

Sir:

I hereby submit the Annual Report of the Laurentian Pilotage Authority for the year ended December 31, 1996, in accordance with section 150 of the Financial Administration Act.

The Authority's operations for 1996 indicate a net loss of \$ 2,827,530 including non-cash items of \$ 362,008.

In 1996, there were 21,342 pilot assignments compared to 21,973 in 1995; a decrease of 2.9% in the Laurentian region. It should be noted that the average number of pilot assignments during the last five (5) years (1992-1996) was 21,084.

Concerning labour matters, two important negotiations were concluded during the year. The collective agreement between the Authority and the Public Service Alliance of Canada terminated on June 30, 1996. This agreement signed in October of 1996 was renewed for five (5) years. The agreement relates to pilot dispatchers and office staff and provides for a salary freeze in the first year and COLA adjustment for the following four (4) years.

The other negotiation concerns the renewal of the pilot service contract with the Mid St. Lawrence River Pilots which terminated June 30, 1996. In accordance with provisions relating to *Final Offer Selection* provided in the contract the Authority gave notice of termination in April, the parties negotiated and then proceeded to mediation. Following offers and counter offers, the matter was then put before an adjudicator during hearings held on July 11 and 12, 1996 and a decision was rendered by the adjudicator in favour of the Pilotage Authority on September 3, 1996.

The effect of this decision is to provide no increase in pilot fees for the first year of the contract, an increase of 1.5% for the second year and 2% for the third year with respect to user tariffs, the Board authorized on June 12, 1996 the publication of a tariff for pilot boat services which came into effect on January 1, 1997. The proposed tariff was published in the Canada Gazette, Part I, on October 26, 1996. As no Notice of Objection was filed before the Canadian Transport Agency in respect of this tariff, it was adopted by a Resolution of the Board on November 27, 1996. The tariff was published in the Canada Gazette, Part II on January 8, 1997.

With respect to Bill C-44 amending the Pilotage and other Acts, we have appeared before the Parliamentary Committee in Ottawa on October 24, 1996 and have suggested a number of amendments relating to problems of interpretation and we also recommended a provision to include *Final Offer Selection* in the Act. The Parliamentary Committee retained the Authority's suggestion regarding *Final Offer Selection*. Bill C-44 is scheduled for second reading in April 1997. The Bill also provides for a regulatory review of the Authority's regulations, including certification, before December 31, 1997.

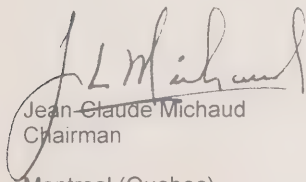
During the year, the Authority's senior staff prepared two sets of draft amendments to the regulations in view of the minister's stated policies of regulatory review. The draft amendments are being considered and studied by a special committee of the Board and various amendments to the regulations will be tabled and submitted to all parties concerned.

During the year, an important contract to provide credit and loan facilities to the Authority was negotiated and signed with the National Bank of Canada. The agreement provides an operational loan of three million dollars to finance operation requirements of the year 1996. In addition, a 2.4 million dollars loan amortized over 15 years was authorized for the construction and acquisition of the new pilot boat "Charlevoix".

Following a call for tenders and Board authorization, KPMG of Montreal provided a study on the feasibility of merging the two dispatch centers into one center. Various options were considered including having the dispatch center at Quebec, Trois-Rivieres, Montreal or in the Montreal metropolitan area. This study offered various alternatives and suggestions with supporting cost factors. For the time being, the members of the Authority opted to maintain the status quo, as an immediate merger of the two dispatch centers would require significant cash outlays which the Authority cannot presently afford. This project is to be reviewed again in five years.

We have maintained a safe and efficient pilotage service owing to the professional competence and the effective performance of all groups concerned, even though in late November 1996 a shortage of pilot availability resulting from a surge in traffic occurred when double pilotage was implemented due to navigational aids being removed in the River, causing additional delays to ships and forcing four Canadian registered ships to proceed without pilots. Following these violations, our Board of Directors recommended legal proceedings be taken against the responsible parties.

Finally I wish to thank and commend the Board Members and all the employees of the Authority for their active participation in our undertakings.



Jean-Claude Michaud
Chairman

Montreal (Quebec)
March 12, 1997


STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

The management of the Corporation is responsible for the performance of the duties delegated to them by its Board of Directors. These include the preparation of the annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with generally accepted accounting principles on a basis consistent with that of the preceding year, and include estimates based on management's experience and judgement.

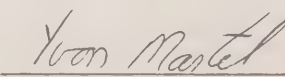
Management maintains books and records, financial and management control, information systems and management practices designed in such a manner as to provide reasonable assurance that: reliable and accurate financial information is produced on a timely basis; assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part X of the Financial Administration Act and its regulations as well as the Pilotage Act and regulations and by-laws of the corporation and any directives given to it; resources are managed economically and efficiently, and that the operations of the corporation are carried out effectively.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the financial statements of the corporation in accordance with generally accepted auditing standards.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control, and exercises this responsibility through the Audit Committee composed of three directors whom are not employees of the corporation. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors, and meets on a regular basis with management and the Auditor General of Canada, who has unrestricted access to the Committee.



Jean-Claude Michaud
Chairman of the Corporation



Yvon Martel
Treasurer

Montreal (Quebec)
March 11, 1997



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 1996 and the statements of operations, contributed capital, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 1996 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, the Pilotage Act and regulations and the by-laws of the Authority.

A handwritten signature in dark ink, reading "L. Denis Desautels".

L. Denis Desautels, FCA
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
March 11, 1997

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet as at December 31, 1996

	1996	1995
Assets		
Current		
Cash	--	359,649
Accounts receivable	8,099,840	7,065,651
	<u>\$ 8,099,840</u>	<u>\$ 7,425,300</u>
Capital assets (Note 5)	3,420,120	3,220,286
	<u>\$ 11,519,960</u>	<u>\$ 10,645,586</u>
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	3,399,908	--
Accounts payable	6,743,117	7,721,356
	<u>\$ 10,143,025</u>	<u>\$ 7,721,356</u>
Long term		
Provision for employee termination benefits	724,000	680,000
Bank loan (Note 6)	2,276,035	1,770,140
	<u>3,000,035</u>	<u>2,450,140</u>
	<u>\$ 13,143,060</u>	<u>\$ 10,171,496</u>
Commitments (Note 7)		
Equity of Canada		
Contributed capital	2,479,154	1,748,814
Deficit	(4,102,254)	(1,274,724)
	<u>(1,623,100)</u>	<u>474,090</u>
	<u>\$ 11,519,960</u>	<u>\$ 10,645,586</u>

Approved by the Authority:

Chairman

JEAN-CLAUDE MICHAUD

Member

MICHAEL B. MILNER

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations for the year ended December 31, 1996

	1996	1995
Revenues		
Pilotage charges	35,942,272	34,305,447
Interest and other revenues	76,388	61,124
	<u>\$ 36,018,660</u>	<u>\$ 34,366,571</u>
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	31,957,728	31,869,033
Operating costs of pilot boats	4,033,788	3,753,012
Staff salaries and benefits	1,643,994	1,817,377
Professional services and members' allowances	543,069	377,510
Rentals	186,154	201,536
Utilities, material and supplies	108,897	98,957
Communications	103,768	112,393
Transportation, travel and hospitality	63,716	120,652
Financing costs	48,328	28,239
Maintenance	38,542	46,796
Other	118,206	117,351
	<u>\$ 38,846,190</u>	<u>\$ 38,543,502</u>
Net loss for the year	<u>\$ 2,827,530</u>	<u>\$ 4,176,931</u>

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Contributed Capital for the year ended December 31, 1996

	1996	1995
Balance at beginning of the year	1,748,814	1,345,920
Parliamentary appropriation to finance the acquisition of capital assets:		
- previous year	730,340	117,846
- current year (Note 4)	--	285,048
Balance at end of the year	\$ 2,479,154	\$ 1,748,814

Statement of Deficit for the year ended December 31, 1996

	1996	1995
Balance at beginning of the year	1,274,724	1,205,123
Net loss for the year	2,827,530	4,176,931
Parliamentary appropriations to finance the operating deficit:		
- previous year	--	(52,378)
- current year (Note 4)	--	(4,054,952)
Balance at end of the year	\$ 4,102,254	\$ 1,274,724

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Changes in Financial Position for the year ended December 31, 1996

	1996	1995
Operating activities		
Net loss for the year	(2,827,530)	(4,176,931)
Non-cash items:		
Amortization	318,008	162,979
Increase (decrease) in the provision for employee termination benefits	44,000	(41,000)
	<u>\$ (2,465,522)</u>	<u>\$ (4,054,952)</u>
Decrease (increase) in accounts receivable	(1,034,189)	341,814
Increase (decrease) in accounts payable	(978,239)	889,294
	<u>\$ (4,477,950)</u>	<u>\$ (2,823,844)</u>
Investing activities		
Additions to capital assets - net	\$ (517,842)	\$ (2,692,564)
Financing activities		
Parliamentary appropriations	730,340	4,510,224
Bank loan	<u>505,895</u>	<u>1,770,140</u>
Cash (bank indebtedness)		
Increase (decrease) of the cash for the year	(3,759,557)	763,956
Balance at beginning of the year	359,649	(404,307)
Balance at end of the year	<u>\$ (3,399,908)</u>	<u>\$ 359,649</u>

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1996

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the Pilotage Act. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. The Authority is not an agent of the Crown and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	10 years
Computer equipment	5 years
Boarding facilities	15 and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

Parliamentary appropriations

Parliamentary appropriations received to finance the excess of expenses over revenues are recorded in the year in which they are voted by Parliament, to contributed capital for that portion pertaining to the acquisition of capital assets and to the deficit for that pertaining to operations. In this respect, operating expenses include only those which require an outlay of funds.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1996 (continued)

Pension plan

Employees participate in the Superannuation Plan administered by the Government of Canada. The employees and the Authority contribute equally to the cost of the Plan. This contribution represents the total liability of the Authority. Contributions in respect of current service and of admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement.

The Authority is not required under current legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Employee termination benefits

On termination of employment, employees are entitled to certain benefits provided for under their collective agreements and their conditions of employment. Generally, the benefits equal one week of salary for each year of employment. The cost of these benefits is accrued in the year in which they are earned.

3. Fair values of financial instruments

The transactions related to cash, accounts receivable, bank borrowings and accounts payable are incurred in the normal course of business. The short-term borrowings from the bank are at a floating rate, the rate is the Canadian prime rate. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair values because of their short-term nature. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 1996, the fair value of the bank loan is estimated at \$ 2,475,145 (the book value is \$ 2,370,125). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans. On December 31, 1995, the fair value of the bank loan was approximated its book value.

4. Parliamentary appropriations

According to the new National Marine Policy, the Authority has no longer access to parliamentary appropriations starting this current year. Therefore the Minister of Finance authorized the Authority to have recourse to short-term borrowings for an amount not exceeding \$ 1.4 million. These short-term borrowings will have to be converted to a long-term loan during the year 1997.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1996 (continued)

5. Capital assets

	1996			1995		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
Land	9,300	--	9,300	9,300	--	9,300
Buildings	57,572	29,814	27,758	57,572	28,017	29,555
Pilots Boats	3,757,882	1,477,793	2,280,089	3,350,005	1,346,149	2,003,856
Furniture and fixtures	150,589	107,137	43,452	149,263	97,504	51,759
Communications equipment	161,037	100,724	60,313	157,882	92,770	65,112
Computer equipment	219,255	161,784	57,471	173,443	127,563	45,880
Boarding facilities	303,344	204,003	99,341	303,344	195,715	107,629
Wharf improvements	1,090,318	247,922	842,396	1,090,318	183,123	907,195
	<u>\$ 5,749,297</u>	<u>\$ 2,329,177</u>	<u>\$ 3,420,120</u>	<u>\$ 5,291,127</u>	<u>\$ 2,070,841</u>	<u>\$ 3,220,286</u>

Amortization for the year is \$ 318,008 (\$ 162,979 in 1995)

6. Bank loan

During the year 1995, the Authority obtained a credit facility at floating rate subject to interest at the lender's prime rate in order to finance the acquisition of a pilot boat. As at December 31, 1995, the Authority had drawn upon this credit for \$1,770,140. During the year 1996, the Authority continued to draw upon the credit which was then converted in a long term loan. The terms and conditions of this loan were approved by the Minister of Finance on July 23, 1996. The loan matures in August 2001 and bears interest at a rate of 7.23%. The repayment terms are calculated based on an amortization period of 15 years.

Principal repayment requirements for subsequent years are as follows:

1997	94,090
1998	101,114
1999	108,672
2000	116,771
2001	<u>1,949,478</u>
	<u>\$ 2,370,125</u>
Less amount due within one year	<u>94,090</u>
	<u>\$ 2,276,035</u>

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1996 (continued)

7. Commitments

The future minimum payment commitments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

1997	148,436
1998	148,436
1999	174,713
2000	179,979
2001	179,979
2002-2004	389,953
	<u>\$ 1,221,496</u>

8. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

7. Engagements

Les engagements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

1997	148 436
1998	148 436
1999	174 713
2000	179 979
2001	179 979
2002-2004	389 953
	<u>1 221 496 \$</u>

8. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES Notes afférentes aux états financiers du 31 décembre 1996 (suite)

5. Immobilisations

	1996			1995		
	Amortissement		Valeur nette	Amortissement		Valeur nette
	Coût	cumulé		Coût	cumulé	
Terrains	9,300	--	9,300	9,300	--	9,300
Bâtiments	51,572	29,814	21,758	57,572	28,017	29,555
Équipement	1,057,982	477,792	580,190	3,350,005	1,346,149	2,003,856
Mobilier et agencement	150,589	107,137	43,452	149,263	97,504	51,759
Matériel de communication	161,037	100,724	60,313	157,882	92,770	65,112
Matériel	1,149,255	161,784	987,471	1,731,443	127,563	1,603,880
Matériel de transport	1,090,318	247,922	842,396	1,090,318	183,123	907,195
Autres immobilisations	5,749,297	2,329,177	3,420,120	5,291,127	2,070,841	3,220,286
un quel						

L'amortissement pour l'exercice est de 318 008 \$ (162 979 \$ en 1995).

6. Emprunt bancaire

Au cours de l'exercice 1996, l'Administration avait eu recours à un crédit à déboursement progressif à long terme pour financer l'acquisition d'un nouveau véhicule. Au 31 décembre 1996, l'Administration avait utilisé ce crédit pour 1 770 140 \$. Au cours de l'exercice 1996, l'Administration a continué d'utiliser ce crédit qu'elle a par la suite converti en emprunt à long terme. Les termes et conditions de cet emprunt ont été approuvés par le conseil d'administration en date du 23 juillet 1996. L'emprunt vient à échéance en août 2001 et porte intérêt au taux de 7,23%. Les remboursements en capital sont calculés sur une base d'amortissement de 15 ans.

Les remboursements sur le capital de l'emprunt exigibles au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

Echéance à moins d'un an	
1997	94 090
1998	101 114
1999	108 672
2000	116 771
2001	1 949 478
	<u>2 370 125 \$</u>
	<u>94 090</u>
	<u>2 276 035 \$</u>

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers du 31 décembre 1996 (suite)

Régime de retraite

Tous les employés participant au régime de retraite administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent également le coût du régime. Cette contribution représente le total des obligations de l'Administration. Les contributions, pour services courants et pour services antérieurs admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services antérieurs est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique.

Prestations de cessation d'emploi

Les employés ont droit à des prestations de cessation d'emploi, si que le prévoient leurs conventions collectives et leurs conditions d'emploi. De façon générale, les prestations équivalent à une semaine de salaire pour chaque année d'emploi. Le coût de ces prestations est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont acquises par les employés.

3. Juste valeur des instruments financiers

Les transactions relatives à l'encaisse, les débiteurs, la dette bancaire et les créditeurs sont encourues dans le cours normal des affaires. Les avances à taux variable consenties par la banque portent intérêt au taux de base canadien de celle-ci. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapprochent de leur juste valeur par leur échéance respective et à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs, par conséquent le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 1996, la juste valeur de l'emprunt bancaire est estimée à 2 479 146 \$ (la valeur aux livres est de 2 370 125 \$). L'estime est basé sur l'actualisation des versements futurs en capital au taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires. Au 31 décembre 1996, la juste valeur de l'emprunt bancaire se rapprochait de sa valeur aux livres.

4. Crédits parlementaires

En vertu de la nouvelle politique maritime nationale, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires à compter du présent exercice. Par conséquent, le ministre des finances a autorisé l'Administration à recourir à des avances bancaires pour un montant n'excédant pas 3 millions de dollars. Ces avances devront être converties en emprunt à long terme au cours de l'exercice 1997.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers du 31 décembre 1996

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La Loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour s'autofinancer.

L'Administration est une société d'Etat inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. L'Administration n'est pas un agent de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus au Canada. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

Immobilisations

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencements	10 ans
Matériel de communication	10 ans
Matériel informatique	5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un quel	15 ans

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations financé par crédits parlementaires sont comptabilisés à titre de capital d'apport.

Crédits parlementaires

Tout crédit parlementaire reçu pour combler un excédent des dépenses sur les revenus est rattaché à l'acquisition d'immobilisations et au déficit pour celle relative à l'exploitation. À ce titre, les dépenses d'exploitation ne comprennent que celles qui exigent des sorties de fonds.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État de l'évolution de la situation financière
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1996

1996	1995	
(2 827 530)	(4 176 931)	Activités d'exploitation
318 008	162 979	Perte nette pour l'exercice
44 000	(41 000)	Éléments hors-caisse :
(2 465 522) \$	(4 054 952) \$	Amortissement
(1 034 189)	341 814	Augmentation (diminution) de la provision pour
(978 239)	889 294	prestations de cessation d'emploi
(4 477 950) \$	(2 823 844) \$	Diminution (augmentation) des débiteurs
(517 842)	(2 692 564)	Augmentation (diminution) des créditeurs
		Activités d'investissement
		Acquisitions nettes d'immobilisations
730 340	4 510 224	Crédits parlementaires
505 895	1 770 140	Emprunt bancaire (montant net)
(3 759 557)	763 956	Activités de financement
359 649	(404 307)	Crédits parlementaires
(3 399 908) \$	359 649 \$	Augmentation (diminution) de l'encaisse de l'exercice
		Soide au début de l'exercice
		Soide à la fin de l'exercice

1996	1 748 814	1995	1 345 920
Solde au début de l'exercice			
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition des immobilisations :			
	730 340	117 846	
	--	285 048	
	2 479 154 \$	1 748 814 \$	
Solde à la fin de l'exercice			

Etat du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1996

1996	1 274 724	2 827 530	4 102 254 \$
1995	1 205 123	4 176 931	1 274 724 \$

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

États des résultats pour l'exercice terminé le 31 décembre 1996

Revenus		1996		1995	
Droits de pilotage		35 942 272		34 305 447	
Intérêts et autres revenus		76 388		61 124	
		<u>36 018 660 \$</u>		<u>34 366 571 \$</u>	
Dépenses		31 957 728		31 869 033	
Honoraires, salaires et avantages des pilotes		4 033 788		3 753 012	
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes		1 643 994		1 817 377	
Services professionnels et indemnités des membres		543 069		377 510	
Loyers		186 154		201 536	
Services d'utilité publique, fournitures et approvisionnements		108 897		98 957	
Communications		103 768		112 393	
Transports, déplacements et frais d'accueil		63 716		120 652	
Frais financiers		48 328		28 239	
Entretien		38 542		46 796	
Autres dépenses		118 206		117 997	
		<u>38 846 190 \$</u>		<u>38 543 502 \$</u>	
Perte nette pour l'exercice		2 827 530 \$		4 176 931 \$	

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan
au 31 décembre 1996

Actif		Passif	
A court terme		A court terme	
Encaisse		Dette bancaire	
Débiteurs		Créditeurs	
Immobilisations (note 5)		A long terme	
Provision pour prestations de		cessation d'emploi	
Emprunt bancaire (note 6)		Engagements (note 7)	
Avoir du Canada		Capital d'apport	
Déficit			
1996	1995	1996	1995
8 099 840	359 649	3 399 908	--
8 099 840 \$	7 065 651	6 743 117	7 721 356
3 420 120	3 220 286	10 143 025 \$	7 721 356 \$
11 519 960 \$	10 645 586 \$	724 000	680 000
(1 623 100)	474 090	2 276 035	1 770 140
2 479 154	1 748 814	3 000 035	2 450 140
(4 102 254)	(1 274 724)	13 143 060 \$	10 171 496 \$
11 519 960 \$	10 645 586 \$		

Approuvé par l'Administration:

Le président,
JEAN-CLAUDE MICHARD

Un membre,
MICHAEL B. MILNER



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 1996 et les états des résultats, du capital d'apport, du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ces normes de vérification généralement reconnues. La vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de l'Administration au 31 décembre 1996 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Le vérificateur général du Canada

L. Denis Desautels, FCA

Ottawa, Canada
le 11 mars 1997

EXPOSÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de la société est chargée de s'acquitter des fonctions que le conseil d'administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation du rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'il au cours de l'exercice précédent. Ces états contiennent également des estimations fondées sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont acquise.

La direction veille à la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'utilisation de contrôles financiers, de contrôles de gestion, de systèmes d'information connexes et de méthodes de gestion conçus pour lui permettre d'obtenir la certitude raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise, qu'il y a protection et contrôle de ses éléments d'actif, qu'il y a respect au niveau de ses opérations, de la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et de ses règlements, de la Loi sur le pilotage et ses règlements et des règlements administratifs de la société ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion économique et efficiente de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

Le vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues, la vérification des états financiers de la société. Le conseil d'administration veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qu'il fait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui ne sont pas employés par la société. Le comité de vérification s'acquittera des tâches que lui confie le conseil d'administration et a des rencontres régulières avec la direction et le vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.

Jean-Claude Michaud
Président de la société

Yvon Martel
Trésorier

Montréal (Québec)
Le 11 mars 1997

Concernant le projet de loi C-44 modifiant la loi sur le pilotage et d'autres lois, nous avons comparu devant le Comité parlementaire le 24 octobre 1996 à Ottawa, relativement à certaines modifications que le gouvernement se propose d'apporter à la loi sur le pilotage. Nous avons proposé, pour l'Administration, des modifications de texte vu certaines ambiguïtés qui figurent au projet de loi, et nous avons également suggéré l'inclusion d'un article prévoyant le système de sélection d'offre finale. Il est à noter que le Comité parlementaire a retenu cette proposition émanant de l'Administration. Il est prévu que le projet de loi C-44 ne passera en deuxième lecture qu'au début d'avril 1997. Le projet de loi prévoit entre autre que les Administrations de pilotage doivent réviser leur réglementation, y compris la certification, avant le 31 décembre 1997.

Au cours de l'année, deux projets de révision de la réglementation de l'APL ont été préparés par les cadres de l'Administration et, à cet égard, un comité spécial du Conseil a été formé pour effectuer cette révision. Cette tâche cadre avec les politiques du ministre des Transports. Le projet de révision sera soumis à la considération de toutes les parties intéressées.

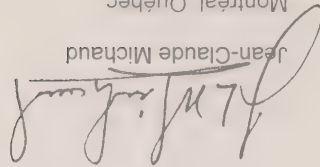
Concernant les contrats majeurs au cours de l'année, mentionnons qu'à la suite de nos négociations avec la Banque Nationale du Canada, il a été convenu d'un contrat pour un crédit d'exploitation jusqu'à concurrence de 3 millions de dollars afin de financer les besoins d'opération de l'Administration de l'année 1996. De plus, l'entente prévoit un prêt à terme au montant de 2,4 millions de dollars pour l'acquisition du nouveau bateau-pilote « Charlevoix ». Ce prêt est sur une base d'amortissement de quinze (15) ans.

Suite à un appel d'offres, le Conseil a autorisé d'accepter la soumission de la société KPMG de Montréal, afin d'effectuer une étude de faisabilité sur la centralisation des deux centres d'affaffectation. Diverses options ont été considérées, y compris l'aménagement d'un centre unique à Québec, à Trois-Rivières, à Montréal ou en banlieue de Montréal. Suite à l'étude, plusieurs scénarios ont été présentés, supportés des données financières appropriées. Pour le moment, les membres croient que l'option « statu quo » décrite au rapport s'avère la plus acceptable compte tenu que la fusion immédiate des centres serait trop coûteuse pour l'Administration. La situation sera révisée dans cinq (5) ans.

Nous avons maintenu un service de pilotage efficace et sécuritaire qui découle de l'assiduité et de la compétence professionnelle de tous les groupes impliqués même si vers la fin du mois de novembre 1996, alors que le double pilotage était en vigueur en raison du retrait des aides à la navigation, il survint un accroît de trafic maritime, affectant ainsi la disponibilité des pilotes, causant ainsi des délais aux navires et quatre (4) de ces navires immatriculés au Canada décidèrent de procéder sans pilote. À la suite de ces contraventions à la Loi, notre conseil convint d'intenter des procédures contre les contrevenants.

Enfin, je tiens à remercier les membres du conseil ainsi que tous les employés de l'Administration pour leur participation active dans nos travaux.

Le président,


Jean-Claude Michaud
Montréal, Québec
Le 12 mars 1997

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'Honorable David Anderson
C.P. Député
Ministre des Transports

Ottawa, Ontario

10 février 1996

Je vous transmets, conformément à l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le rapport annuel de l'Administration des Pilotages des Pêches et de la Pêche, pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1996.

Les résultats d'opération de l'Administration pour l'année 1996 indiquent une perte nette de 2 827 530 \$ incluant des éléments hors-caisse de 362 008 \$.

Le nombre d'affectations pour l'année 1996 a atteint 21,342 comparativement à 21,973 pour l'année 1995, soit une diminution de 2,9% dans la région des Laurentides. Il est intéressant de noter que la moyenne des affectations pour les cinq (5) dernières années, soit de 1992 à 1996 est de 21,084.

Au niveau des relations de travail, deux importantes négociations ont eu lieu cette année. La convention collective entre l'Association et l'Alliance de la Fonction Publique du Canada s'est terminée le 30 juin 1996. Elle a été négociée et renouvelée pour cinq (5) ans et signée en octobre 1996. Cette convention inclut des réparateurs et les commis de bureau reflète un gel salarial pour la première année et de l'ajustement IPC pour les quatre (4) autres années.

D'autre part et conformément à l'annexe du contrat prévoyant la résolution de différends à l'occasion du renouvellement du contrat de service avec les Pilotes du St-Laurent Central Inc., l'Administration dénonça, au début d'avril, le contrat qui se terminait le 30 juin 1996. Comme le prévoit les mécanismes du contrat, les parties négocieraient et, par la suite, procéderaient à la médiation. Suivant raffinement des offres et contre-offres par les parties, celles-ci procéderaient pour quelques semaines devant le médiateur les 11 et 12 juillet 1996, et une Décision en faveur de l'Administration fut rendue le 3 septembre 1996. L'effet de cette Décision est de ne prévoir aucune augmentation des honoraires pour la première année du contrat, une augmentation de 1,5% pour la deuxième année et de 2% pour la troisième année.

En ce qui concerne les tarifs, le Conseil autorisait le 12 juin 1996, la publication du tarif sur les services de bateaux-pistes, lequel a pris effet le 1er janvier 1997. Ce projet de tarif a paru dans la Gazette du Canada, Partie I, le 26 octobre 1996 et par résolution en date du 27 novembre 1996, le Conseil a finalement adopté ce tarif qui apparaît dans la Gazette du Canada, Partie II, du 8 janvier 1997.

FAITS SAILLANTS FINANCIERS ET STATISTIQUES

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(en milliers de dollars)

	1996	1995	1994	1993	1992
Revenus					
Droits de pilotage	31 586	30 397	29 556	24 301	25 394
Bateaux-pilotes	4 356	3 909	3 740	2 634	2 023
Autres	77	61	58	31	91
TOTAL	36 019 \$	34 367 \$	33 354 \$	26 966 \$	27 508 \$
Dépenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	31 958	31 869	30 024	26 945	27 232
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	4 034	3 753	3 485	2 751	1 920
Opération et administration	2 855	2 922	3 020	3 235	3 292
TOTAL	38 847 \$	38 544 \$	36 529 \$	32 931 \$	32 444 \$
Perte nette	2 828 \$	4 177 \$	3 175 \$	5 965 \$	4 936 \$
Fonds de roulement	(2 043) \$	(296) \$	171 \$	(406) \$	(62) \$
Nombre d'employés	**	3	4	4	4
Direction	3	3	4	4	4
Administration	10	11	11	12	12
Affectations	16	19	20	21	21
Employés de navire	12	13	13	13	13
Pilotes employés	8	9	10	10	12
Pilotes entrepreneurs	173	173	175	185	194
(brevets actifs)					
Statistiques					
Nombre d'affectations	21 342	21 973	22 550	19 216	20 339
Nombre d'incidents*	23	31	34	29	28
% d'affectations sans incident	99.89%	99.86%	99.85%	99.85%	99.86%

*Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages
 **Employés permanents

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTION

Conseil d'administration

Jean-Claude Michaud,
Président
de la société

Gilles Champagne,
Président directeur général
Océanex inc.

Louis Forge,
Directeur principal
Ultramar ltée

Michael Briggs Milner,*
Vice-président
Robert Reford inc.

Paul-André Michaud,*
Associé directeur Grand Montréal
Samson Bélair Deloitte & Touche

Gilles Denis,*
Pilote,
Pilotes du St-Laurent central inc.

Jean Bouchard,
Pilote,
Corporation des pilotes du

Bas St-aurent

* Membres du comité de vérification

Direction

Jean-Claude Michaud,
Président
de la société

Guy P. Major, LL.,**
Secrétaire

Yvon Martel
Trésorier

Clément Deschênes,
Directeur à l'exploitation

* La fonction de Secrétaire est exercée par le Conseiller juridique qui n'est pas à l'emploi de l'Administration.

Conseiller spécial

Guy P. Major, LL.,
Conseiller juridique

L'ADMINISTRATION

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1er février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de St-Lambert, à l'exception des eaux de la Baie des Chaleurs au sud du Cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à:

- 1) l'établissement des zones de pilotage obligatoire;
- 2) la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;
- 3) la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
- 4) la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de ses opérations.

Des exemplaires de ce rapport peuvent
être obtenus de l'Administration
de pilotage des Laurentides.
Numéro de catalogue: TL1-1996
ISBN 0-662-62901-9

Siège social: 715, Square Victoria
6^{ème} étage
C.P. 680, Tour de la Bourse
Montréal (Québec)
H4Z 1J9
Téléphone: (514) 283-6320
Télécopieur: (514) 496-2409
Télax: 055-60561

Imprimé
au Canada

1996

Rapport annuel



Administration de
Pilotage des Laurentides
Canada

Laurentian
Pilotage Authority
Canada

1997

Government
Publications

CAI
LP
-A 56

Annual Report



Laurentian
Pilotage Authority
Canada

Administration de
pilotage des Laurentides
Canada

Head Office: 715, Victoria Square
6th floor
P.O. Box 680, Stock Exchange Tower
Montreal, Quebec
H4Z 1J9
Telephone: (514) 283-6320
Telex: 055-60561
Telecopier: (514) 496-2409

Additional copies of this report
are available from the Laurentian
Pilotage Authority.
Numéro de catalogue: TL1-1997
ISBN 0-662-63442-X

TABLE OF CONTENTS

3. **Chairman's message**
5. **General presentation**
 - Mandate
 - Regulatory authority
 - Description of operations
 - Marine traffic
 - Progress on the deficit and indebtedness
8. **Objectives and achievements**
 - Attainment of financial self-sufficiency
 - Maximizing the efficiency of the pilotage system
 - Modernizing the current pilot certifying process
10. **Business environment**
 - Rate increase
 - Contract pilots
 - Marine traffic
12. **Outlook for 1998**
 - Policy changes
 - Financial self-sufficiency
 - Administration and operations
 - Internet
14. **Breakdown of 1997 financial results**
 - Financial overview
 - Revenues
 - Expenditures
16. **Financial and statistical highlights**
18. **The Authority**
19. **Board of Directors and officers of the corporation**
20. **Statement of management responsibility**
21. **Auditor's report**
22. **Financial statements**
26. **Notes to the financial statements**



CHAIRMAN'S MESSAGE

The Honourable David Collett
PC, MP
Minister of Transport
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N7

Sir:

Pursuant to section 150 of the Financial Administration Act, I submit herewith the annual report of the Laurentian Pilotage Authority for the year ending December 31, 1997.

The Authority entirely fulfilled its chief mandate, which is to provide safe and effective marine pilotage services. The number of pilot assignments in 1997 was 20,941, of which 99.88% were completed without incident; this compares with 21,342 in 1996 and thus represents a 1.9% drop for the Laurentian region. The average figure for the last five years, ie 1993 to 1997, is 21,204.

In 1997, the Authority continued to monitor and reduce administrative and operating expenses and managed to reduce certain costs. Receipts amounted to \$38,185,282, an increase of \$2,166,622 over the previous year. Outlays totalled \$39,019,619, resulting in a net loss of \$834,337. It is worth noting that this loss is the lowest since 1982 and that, all things being equal, the Authority expects to achieve financial self-sufficiency in 1998.

In terms of labour relations, only one agreement was negotiated this year. In accordance with the contract's dispute resolution schedule, when the service contract with the Lower St Lawrence Pilots Corporation fell due in early April, the Authority rejected the contract ending June 30, 1997. As provided for in the contract mechanism, the parties negotiated and then went to mediation. Once offers and counter-offers had been refined, the parties proceeded to an inquiry and hearing before an adjudicator, and a ruling in the corporation's favour was rendered on August 18, 1997. The ruling provides for no fee increase during the first six months of the new contract, an increase of 1.5% over the next twelve months and a further rise of 2% in the following year.

After consulting users, the Board on June 18, 1997 approved publication of a rate structure adjusted upward by 5% in 1998 and by 3% in 1999. The proposed rates appeared in the *Canada Gazette*, and for the first time in many years no objections were filed with the Canadian Transportation Agency. Enacted by Order in Council, the rates took effect on January 1, 1998.

In contrast, the complexity of implementing the rate increases proposed by the operators of pilot boats from one year to the next and the time required for publishing and implementing new pilot boat rates persuaded us to incorporate into the general rate pilot boat fee schedules for Les Escoumins, Quebec City, Trois Rivières, Sorel and Montreal based on the actual cost of this service.

Pursuant to government marine transport policy, with particular reference to pilotage authorities, this Authority, at the urging of successive Ministers of Transport, has had to study and review its regulations. Last spring, it was agreed that a board committee would be set up to do this. The committee concluded its work on June 18, 1997 and submitted its report to board members, who approved it on September 17, 1997. It was then forwarded to Transport Department officials for prospective publication in the *Canada Gazette - Part I*, at which point interested parties could make their views known.


Among major contracts signed last year, a contract was concluded after negotiations with Scotiabank for a non-revolving term loan to finance the cash flow shortfall for the year ending December 31, 1996. The loan is for \$2,500,000 and runs for five years. The contract also provides for a \$1,000,000 term loan to finance the cash flow shortfall for the year ending December 31, 1997.

Following a call for tenders, the Board authorized the hiring of a computer consultant to find the optimum system for the Authority's dispatching, billing and co-ordination with the Coast Guard's INNAV system. The contract is worth \$250,000. Lastly, the Board authorized by resolution the renewal of the Memorandum of Understanding with the Port of Quebec Corporation for joint dispatching, pilotage and port services. Accordingly, the Corporation will pay the Authority over \$95,000 in 1998.

Throughout the year, we maintained a safe and efficient pilotage service thanks to the diligence and professional skill of all our pilots, staff and Board members. The Authority adopted a proactive approach in setting its objectives so as to achieve financial self-sufficiency as early as possible.

1997 marked the 25th anniversary of enactment of the Pilotage Act and of creation of the Laurentian Pilotage Authority as a Crown corporation. We are celebrating this event with pride, and we are cognizant and appreciative of the contribution of our dedicated staff over the past quarter century.

Yours sincerely,



Jean-Claude Michaud
Chairman

Montreal, Quebec
March 9, 1998

GENERAL PRESENTATION

MANDATE

The Laurentian Pilotage Authority's mandate is to operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service on the waters of the St Lawrence between Les Escoumins and the north gate of the St Lambert lock, on the Saguenay River and in Chaleurs Bay. The mandate was enshrined in the 1972 Pilotage Act.

REGULATORY AUTHORITY

Subject to the concurrence of the Governor in Council, the Authority regulates establishment of mandatory pilotage districts, exemptions from mandatory pilotage, pilotage fees and classes of pilot certificates issued. The Authority is required to charge fair and reasonable rates which will enable it to be financially self-sufficient.

DESCRIPTION OF OPERATIONS

In order to fulfil its mandate, the Authority has established three mandatory pilotage districts: one for the Port of Montreal, another for the navigable waters between Montreal and Quebec City and a third for the navigable waters between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay. These districts represent a distance of 265 nautical miles from Les Escoumins up to Montreal, plus another 70 nautical miles on the Saguenay.

The Authority has also made regulations governing the establishment, operation and management of pilotage services in the region's non-mandatory waters.

The Port of Montreal is served by staff pilots, who direct ships within the Port limits. Services on the navigable waters between Montreal and Les Escoumins are provided by contractual pilots who belong to one or other of two corporations.

Pilot boats are used to ferry pilots between ship and shore. The Authority owns and operates a pilot station at Les Escoumins with pilot boats capable of carrying pilots year-round. The other stations, Quebec, Trois Rivières, Sorel, Lanoraie and Montreal, are served by private companies under contract to the Authority.

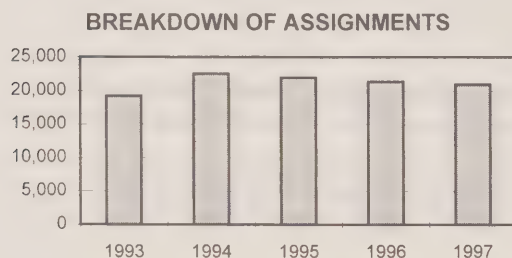
Pilots are assigned to ships by dispatchers employed by the Authority. The pilot assignment system operates 24 hours a day, seven days a week and was designed to provide users with an efficient service. The Authority operates a dispatch centre in Quebec City responsible for assigning pilots on the stretch between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay, while another in Montreal assigns pilots working between Montreal and Quebec City.

The Authority has to co-ordinate its work, operations and administration with a number of other bodies: the Atlantic Pilotage Authority for management of services in non-mandatory waters, the St Lawrence Seaway Authority as operator of the St Lambert lock, the Canadian Coast Guard for marine operations, navigational aids, dredging, icebreaking, marine traffic services, etc, the region's various ports, and shipping associations representing the agents, owners and operators of Canadian or foreign vessels.

The Authority's administration is centralized at its Montreal head office. The Board of Directors has seven members appointed by the Governor in Council, and the Chairman of the Board is also the Authority's President and Director General. The permanent workforce consists of 49 executive and administrative staff, dispatchers, ship's crew and Port of Montreal pilots. There are some 175 contract pilots, the number fluctuating with marine traffic volume.

MARINE TRAFFIC

Revenues from pilotage fees and pilotage costs are directly related to ship size, pilot hours and draft (depth of the keel beneath the surface).

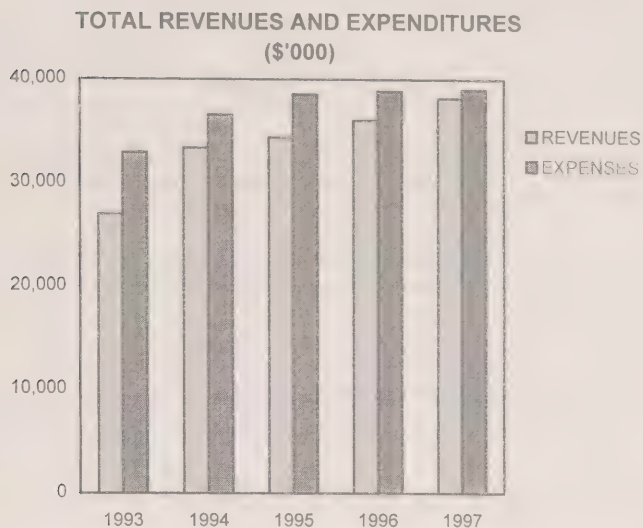


The number of vessels plying the St Lawrence inevitably has an impact on revenues and pilot assignments.

We have noticed that over the years, the St Lawrence is being used by ever larger vessels drawing more water.

Contract pilot boat revenues and costs are likewise related to the volume of shipping served, whereas administrative overhead and dispatch centre costs are relatively stable and immune to traffic volume fluctuations.

PROGRESS ON THE DEFICIT AND INDEBTEDNESS



Over the years, the Authority has posted losses regardless of the requirement to be financially self-sufficient. Efforts have been made to boost revenues and cut expenses, and these efforts are bearing fruit, as 1998 projections show revenues overtaking expenses.

Annual deficits up to 1995 were made good by Parliamentary appropriations. As of 1996 as part of the federal government's thrust to reduce the deficit, the new national marine policy adopted by Transport Canada terminated this practice. Consequently, deficits for 1996 and 1997 have been financed by bank loans repayable over the next few years out of profits.

DEBT FINANCED BY BANK LOANS	
YEAR	DEFICIT
1996	\$2,500,000
1997	\$1,000,000
TOTAL DEBT	\$3,500,000

Achieving and maintaining financial self-sufficiency is of prime importance. Fees, salaries and benefits paid to pilots account for over 80% of costs, and most revenues come from pilotage fees. This, then, is where the Authority must continue to direct its efforts to achieve financial equilibrium.

OBJECTIVES AND ACHIEVEMENTS

The Authority set the following objectives and achievements in 1997.

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
<i>Attainment of financial self-sufficiency</i>	
- increase revenues	<ul style="list-style-type: none"> - application of the new rates published on April 1, 1995 boosted billings by 5.9% in 1997; - clients have been made aware of the need for higher rates; - a new fee schedule was published in 1997 and accepted by users; it provides for a 5% increase in 1998 and 3% in 1999.
- reduce expenses	<ul style="list-style-type: none"> - review of organizational structure is continuing; - responsibility and innovative decision-making were promoted; - a work contract negotiated with one of the pilots' corporations has enabled us to freeze fees and some costs.
- update management, administrative and operating methods	<ul style="list-style-type: none"> - objectives and performance indicators were updated in 1997; - a management committee was formed to handle renewal of the computerized assignment and billing system; - staff were urged to participate in reviewing and updating the Procedures Manual; - accounting systems updated.

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
<p><i>Maximizing the efficiency of the pilotage system</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - maintaining incident-free operations - responding to users' needs - modernizing facilities 	<ul style="list-style-type: none"> - in 1997, 99.88% of assignments were incident-free; - contractual recognition of ongoing pilot training. - review of the computerized assignment and billing system; - consultations and frequent discussions with users; - additions, repeals and amendments to some pilot operating rules. - replacement of computer equipment; - study for replacement of one of the pilot boats.
<p><i>Modernizing the current pilot certifying process</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - updating certifying of Authority regulations - evaluating certifying standards - reviewing the pilot certifying process 	<ul style="list-style-type: none"> - committee formed to review and submit amended regulations; - review of the syllabus for the certificate examination; - active participation in a working committee to modernize pilot certifying procedures.

BUSINESS ENVIRONMENT

The Authority operates a strictly regulated monopoly. The Pilotage Act obliges ships meeting certain specifications and plying the waters of the St Lawrence between Les Escoumins and St Lambert to use the services of pilots. The Authority is the sole provider of such services in these waters. Some aspects of this monopoly situation entail different operating and administrative procedures from those found in private enterprise.

RATE INCREASE

To forestall abuses, Parliament has legislated mechanisms for setting pilotage fees. When the Authority wants to raise its rates, it is required to publish them in the official federal Gazette, and users have thirty days from that date to object. If objections are filed, the Canadian Transportation Agency, an independent body, examines users' claims and decides how to proceed with its inquiry. The Act requires the Authority to comply with the Agency's rulings.

Should a decision go against the Authority, its financial impact may be very serious and may jeopardize attainment of financial self-sufficiency. All planned strategies and objectives would then have to be reviewed in the light of the ruling.

CONTRACT PILOTS

Pilotage duties are performed by pilots affiliated with corporations, with which the Authority negotiates contracts. Only the Port of Montreal pilots are on the Authority's payroll. Here again, legislation provides for certain measures. Under the Act, pilots serving a given district may be either on contract or on payroll, but only one or the other arrangement is allowed in the same district, never both.

Since pilotage services in any one district are provided by a single group, and since the law blocks competition, the Authority has to negotiate with corporations holding a monopoly. The pilots' corporations are not subject to essential services legislation, which means that, failing agreement between the parties, work stoppages are a valid pressure tactic.

Pilotage contract costs represent some 80% of total outlays; thus, the outcome of negotiations has a decisive impact on the Authority's financial health.

MARINE TRAFFIC

Variations in marine traffic have a direct effect on the Authority's operations and financial performance. Traffic is not constant from month to month, and there are definite quarterly variations. The first three months of the year, being winter, are relatively quiet, and Montreal is the terminus of navigation because the St Lawrence Seaway is closed. The last three months of the year are always the busiest.

NUMBER OF ASSIGNMENTS BY QUARTER			
		1997	%
1 st	quarter	3,272	15.6 %
2 nd	quarter	5,225	25.0 %
3 rd	quarter	5,429	25.9 %
4 th	quarter	7,015	33.5 %

Since certain costs are by nature fixed, traffic variation must be planned for so that enough money is available to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is subject to pressures from a variety of factors, including:

- weather conditions on the St Lawrence River and in the Gulf;
- the value of the Canadian dollar on international markets, pushing imports and exports down or up;
- inflation and interest rates, which influence product prices and have a similar effect to that of variations in the dollar;
- competition from other modes of transportation.

Although the Authority faces no legal competition in the marine industry, it does have to compete commercially with East Coast US ports. Pilotage fees are only one of many costs incurred by ships. Consequently, all elements of the Canadian marine industry, including the Authority, are striving to provide the best possible service at the lowest cost in order to maintain a high volume of shipping on the navigable waters of the St Lawrence.

OUTLOOK FOR 1998

1998 will bring beneficial changes for both the Authority and its clients. These changes will affect policy, finances, administration and operations.

POLICY CHANGES

A wide-ranging study of the national marine industry by the Department of Transport in 1995 requires the Authority to review in detail the current boundaries of its mandatory pilotage districts, standards for certificating pilots and vessel exemption criteria, and to set fair and realistic rates while cutting costs.

From this study emerged a Bill tabled in the House of Commons in the fall of 1997 and expected to become law in the spring of 1998.

Among other things, the Bill would end the Authority's access to Parliamentary appropriations to cover deficits. It also provides for a new rate setting mechanism and a new arbitration mechanism to govern the Authority's negotiations with pilot corporations. The latter will help avoid work stoppages and thus contribute to a healthier business climate.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

The Authority expects to end 1998 with a profit. This comes after sixteen straight years of deficits. Great efforts have been made and are continuing to assure this outcome.

We need to be alert, however; because of debt servicing and capital outlays, the Authority will end the year with a cash shortfall to be covered by a bank loan.

A new pilotage fee schedule incorporating a 5% increase took effect on January 1, 1998, and the Authority has made strenuous efforts to persuade clients of the need for the new rates and for the earliest possible attainment of financial self-sufficiency. The schedule was published in 1997 and provides for a further 3% rise on January 1, 1999.

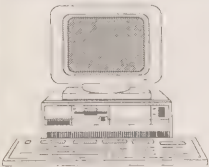
ADMINISTRATION AND OPERATIONS

Over the years, the Authority has cut back its staff and believes that it would be difficult to continue on this course without reducing services, which would have an impact on its clientele.

The two contracts with the pilots' corporations expire in 1999 on June 30 and December 31 respectively. We can therefore look forward to administrative and operational stability in 1998. This stability is very important to our clients, who often have to sign contracts running for several years.

The Authority wants to enter the new millennium without encountering computer problems, and so it is having its computerized pilotage billing and assignment system rewritten. It is taking advantage of this overhaul to improve its system to better meet the needs of clients, pilots and management.

INTERNET

INTERNET NETWORK	apl@apl.gc.ca
	<p>The Authority can now be reached by Internet at the address shown, thus offering clients better service.</p> <p>A WEB site should be ready in 1999 and will contain such things as fee schedules and pilotage regulations.</p>

BREAKDOWN OF 1997 FINANCIAL RESULTS

The purpose of this breakdown is to make the financial statements appearing on the following pages easier to understand, to explain year-to-year variances and to relate figures to the budgets allocated for 1997.

FINANCIAL OVERVIEW

During fiscal 1997, the Authority posted a net loss of \$834,337, as opposed to \$2,827,530 in 1996, thus achieving a 70.5% reduction. The net loss allowed for in the 1997 budget was \$1,144,000. Efforts have been made to boost revenues and to reduce and/or level off expenses. The 1997 results give the Authority a healthy push in the direction of financial self-sufficiency.

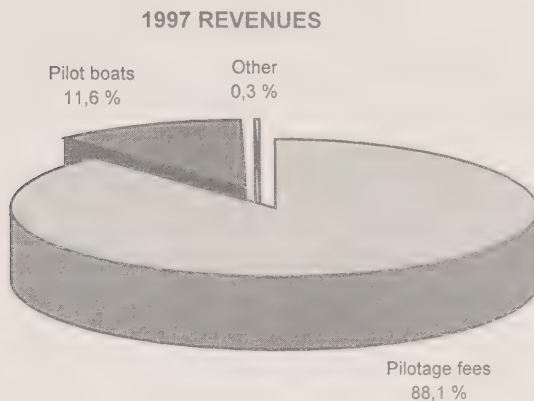
Bank loans have risen, since they were needed to cover the losses for 1996, as is required under Transport Canada's national marine policy.

Comparative table of losses to December 1997



REVENUES

Revenues come chiefly from the fees charged for the services of pilots and pilot boats. A new pilotage fee schedule incorporating a 5.9% increase came into effect on January 1, 1997, bringing in additional revenues of some \$1,875,000. Marine traffic dropped by 1.9% in 1997 over the same period the previous year, with a direct impact on revenues. Average ship dimensions and drafts were larger in 1997, thus pushing revenues up.



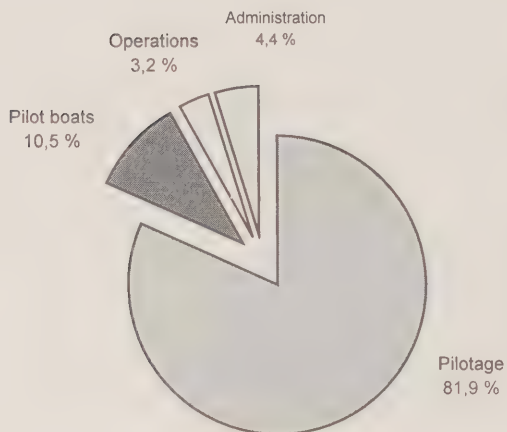
Revenues from pilot boats are likewise influenced by traffic volume and fees charged to users. These revenues represent what the Authority has to pay the private companies that provide the service as stipulated in their respective contracts, together with the overhead associated with this service.

EXPENDITURES

The bulk of the Authority's costs consist of fees, salaries and benefits to pilots. Like revenues, these costs are directly affected by marine traffic volume and ship dimensions and drafts. In 1997, a new contract was negotiated with the pilots providing service between Quebec City and Les Escoumins. The contract freezes fees to pilots in this group for the first six months of the year. For the pilots working between Montreal and Quebec City, the contract negotiated last year froze fees for the last six months of 1996 and the first six months of 1997.

Pilotage costs for the Port of Montreal are relatively stable, since the pilots are employed by the Authority. Therefore, these costs are little influenced by traffic volume and type.

1997 EXPENDITURES



Overhead has risen. In this connection, it should be remembered that the requirement to finance losses through bank loans has resulted in substantially higher interest costs. But for these additional costs, administrative and operational overhead would have been the same as in 1996.

FINANCIAL AND STATISTICAL HIGHLIGHTS

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER, 31

(in thousands of dollars)

	1997	1996	1995	1994	1993
Revenues					
Pilotage charges	33,654	31,586	30,397	29,556	24,301
Pilot boats	4,442	4,356	3,909	3,740	2,634
Others	89	77	61	58	31
TOTAL	\$ 38,185	\$ 36,019	\$ 34,367	\$ 33,354	\$ 26,966

Expenses					
Pilots' fees salaries and benefits	31,946	31,958	31,869	30,024	26,945
Operating costs of pilot boats	4,081	4,034	3,753	3,485	2,751
Operation and administration	2,992	2,855	2,922	3,020	3,235
TOTAL	\$ 39,019	\$ 38,847	\$ 38,544	\$ 36,529	\$ 32,931

Net loss	\$ 834	\$ 2,828	\$ 4,177	\$ 3,175	\$ 5,965
-----------------	---------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Working Capital	\$ (918)	\$ (2,043)	\$ (296)	\$ 171	\$ (406)
------------------------	-----------------	-------------------	-----------------	---------------	-----------------

Number of Employees	**	**			
Officers	3	3	3	4	4
Administration	10	10	11	11	12
Dispatching	16	16	19	20	21
Boat crew	12	12	13	13	13
Employee pilots	8	8	9	10	10
Contract pilots	167	165	164	171	178
(active licences - person years)					

Statistics					
Number of assignments	20,941	21,342	21,973	22,550	19,216
Number of incidents*	26	23	31	34	29
% of incident free assignments	99.88%	99.89%	99.86%	99.85%	99.85%

*Compilation of all maritime incident reports with or without damage

**Regular employees

THE AUTHORITY

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The objects of the Laurentian Pilotage Authority are to establish, operate, maintain and administer in the interest of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to St.Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To attain these objects, Regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

- 1) the establishment of compulsory pilotage areas;
- 2) the prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;
- 3) the prescribing of classes of licences and classes of pilotage certificates that may be issued;
- 4) the prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all Regulations which are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make Regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS OF THE CORPORATION

Board of Directors

Jean-Claude Michaud
Chairman of the Corporation

Gilles Champagne
President & CEO
Oceanex (1997) Inc.

Louis Forget
Director
Ultramar Ltd.

Michael Briggs Milner*
Vice-President
Robert Reford Inc.

Paul-André Michaud*
Group Managing Partner, Greater Montreal
Samson Bélair Deloitte & Touche

Gilles Denis*, pilot
Pilotes du Saint-Laurent central inc.

Jean Bouchard, pilot
Corporation des pilotes du
Bas Saint-Laurent

* Members of the Audit Committee

Officers

Jean-Claude Michaud
Chairman of the Corporation

Guy P. Major, LL.L. **
Secretary

Yvon Martel
Treasurer

Clément Deschênes
Director of Operations

**The duties of the Corporate Secretary are exercised by Legal Counsel who is not an employee of the Authority.

Special Advisor

Guy P. Major, LL.L.
Legal Counsel

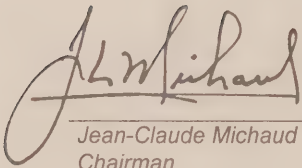
STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

The management of the Authority is responsible for the performance of the duties delegated to them by its Board of Directors. These include the preparation of the annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with generally accepted accounting principles on a basis consistent with that of the preceding year, and include estimates based on management's experience and judgement.

Management maintains books and records, financial and management control, information systems and management practices designed in such a manner as to provide reasonable assurance that: reliable and accurate financial information is produced on a timely basis; assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part X of the Financial Administration Act and its regulations as well as the Pilotage Act and regulations and by-laws of the Authority and any directives given to it; resources are managed economically and efficiently, and that the operations of the corporation are carried out effectively.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the financial statements of the Authority in accordance with generally accepted auditing standards.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control, and exercises this responsibility through the Audit Committee composed of three directors whom are not employees of the Authority. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors, and meets on a regular basis with management and the Auditor General of Canada, who has unrestricted access to the Committee.



Jean-Claude Michaud
Chairman



Yvon Martel
Treasurer

Montreal, Quebec
February 9, 1998



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 1997 and the statements of operations, contributed capital, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 1997 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, those principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the bylaws of the Authority.

L. Denis Desautels, FCA
Auditor General of Canada

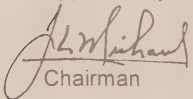
Ottawa, Canada
February 9, 1998

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet as at December 31, 1997

	1997	1996
Assets		
Current		
Accounts receivable	7,410,012	8,099,840
	<u>\$ 7,410,012</u>	<u>\$ 8,099,840</u>
Capital assets (Note 5)	3,181,500	3,420,120
	<u>\$ 10,591,512</u>	<u>\$ 11,519,960</u>
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	571,389	3,305,818
Current portion of bank loans (Note 6)	548,497	94,090
Accounts payable	7,208,019	6,743,117
	<u>\$ 8,327,905</u>	<u>\$ 10,143,025</u>
Long term		
Provision for employee termination benefits	705,598	724,000
Bank loans (Note 6)	4,015,446	2,276,035
	<u>4,721,044</u>	<u>3,000,035</u>
	<u>\$ 13,048,949</u>	<u>\$ 13,143,060</u>
Contingencies (Note 7)		
Equity of Canada		
Contributed capital	2,479,154	2,479,154
Deficit	(4,936,591)	(4,102,254)
	<u>(2,457,437)</u>	<u>(1,623,100)</u>
	<u>\$ 10,591,512</u>	<u>\$ 11,519,960</u>

Approved by the Authority:


Chairman

JEAN-CLAUDE MICHAUD


Member

PAUL-ANDRE MICHAUD

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations for the year ended December 31, 1997

	1997	1996
Revenues		
Pilotage charges	38,095,969	35,942,272
Interest and other revenues	89,313	76,388
	<u>\$ 38,185,282</u>	<u>\$ 36,018,660</u>
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	31,946,066	31,957,728
Operating costs of pilot boats (Note 6)	4,081,134	4,033,788
Staff salaries and benefits	1,721,381	1,643,994
Professional services and members' allowances	495,217	543,069
Rentals	189,276	186,154
Financing costs	173,363	48,328
Utilities, material and supplies	109,824	108,897
Communications	100,123	103,768
Transportation, travel and hospitality	74,123	63,716
Maintenance	28,210	38,542
Other	100,902	118,206
	<u>\$ 39,019,619</u>	<u>\$ 38,846,190</u>
Net loss for the year	<u>\$ 834,337</u>	<u>\$ 2,827,530</u>

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Contributed Capital for the year ended December 31, 1997

	1997	1996
Balance, beginning of the year	2,479,154	1,748,814
Parliamentary appropriation to finance the acquisition of capital assets of the previous year (Note 4)	--	730,340
Balance, end of the year	\$ 2,479,154	\$ 2,479,154

Statement of Deficit for the year ended December 31, 1997

	1997	1996
Balance, beginning of the year	4,102,254	1,274,724
Net loss for the year	834,337	2,827,530
Balance, end of the year	\$ 4,936,591	\$ 4,102,254

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Changes in Financial Position for the year ended December 31, 1997

	1997	1996
Operating activities		
Net loss for the year	(834,337)	(2,827,530)
Non-cash items:		
Amortization	311,183	318,008
Increase (decrease) in the provision for employee termination benefits	(18,402)	44,000
	<u>\$ (541,556)</u>	<u>\$ (2,465,522)</u>
Decrease (increase) in accounts receivable	689,828	(1,034,189)
Increase (decrease) in accounts payable	464,902	(978,239)
	<u>\$ 613,174</u>	<u>\$ (4,477,950)</u>
Investing activities		
Additions to capital assets	\$ (72,563)	\$ (517,842)
Financing activities		
Parliamentary appropriations	--	730,340
Bank loan	2,500,000	629,860
Repayment on bank loans	(306,182)	(29,875)
	<u>\$ 2,193,818</u>	<u>\$ 1,330,325</u>
Bank indebtedness		
Increase (decrease) in cash for the year	2,734,429	(3,665,467)
Balance, beginning of the year	(3,305,818)	359,649
Balance, end of the year	<u>\$ (571,389)</u>	<u>\$ (3,305,818)</u>

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1997

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the Pilotage Act. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. The Authority is not an agent of the Crown and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	10 years
Computer equipment	5 years
Boarding facilities	15 and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1997 (continued)

Pension plan

Employees participate in the Superannuation Plan administered by the Government of Canada. The employees and the Authority contribute equally to the cost of the Plan. This contribution represents the total liability of the Authority. Contributions in respect of current service and of admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement.

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Employee termination benefits

On termination of employment, employees are entitled to certain benefits provided for under their collective agreements and their conditions of employment. Generally, the benefits equal one week of salary for each year of employment. The cost of these benefits is expensed in the year in which they are earned.

3. Fair values of financial instruments

The transactions related to accounts receivable, bank indebtedness and accounts payable are incurred in the normal course of business. The short-term borrowings from the bank are at a floating rate; the rate is the Canadian prime rate. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair value because of their short term maturity. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 1997, the fair value of the bank loans is estimated at \$ 4 653 483 (\$ 2 479 146 on December 31, 1996) while the book value is \$ 4,563,943 (\$ 2,370 125 on December 31, 1996). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans.

4. Parliamentary appropriations

According to the new National Marine Policy, the Authority has no longer access to parliamentary appropriations. Therefore the Minister of Finance authorized the Authority to have recourse to bank loans for its financing.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1997 (continued)

5. Capital assets

	1997			1996		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
Land	9,300	--	9,300	9,300	--	9,300
Buildings	57,572	31,612	25,960	57,572	29,814	27,758
Pilots Boats	3,758,313	1,673,405	2,084,908	3,757,882	1,477,793	2,280,089
Furniture and fixtures	148,646	112,818	35,828	150,589	107,137	43,452
Communications equipment	149,530	98,711	50,819	161,037	100,724	60,313
Computer equipment	266,418	160,381	106,037	219,255	161,784	57,471
Boarding facilities	303,344	212,291	91,053	303,344	204,003	99,341
Wharf improvements	1,090,318	312,723	777,595	1,090,318	247,922	842,396
	<u>\$ 5,783,441</u>	<u>\$ 2,601,941</u>	<u>\$ 3,181,500</u>	<u>\$ 5,749,297</u>	<u>\$ 2,329,177</u>	<u>\$ 3,420,120</u>

Amortization for the year is \$ 311,183 (\$ 318,008 in 1996)

6. Bank loans

Loan to finance the acquisition of a pilot-boat matures in 2001 and bears interests at a rate of 7.23%. The capital repayments are calculated based on an amortization period of 15 years.

1997	1996
<u>2,276,035</u>	<u>2,370,125</u>

Loan to finance the cash deficit of the year 1996 matures in 2002 and bears interests at a rate of 7.10%.

<u>2,287,908</u>	<u>--</u>
<u>\$ 4,563,943</u>	<u>\$ 2,370,125</u>

Less: current portion

<u>548,497</u>	<u>94,090</u>
<u>\$ 4,015,446</u>	<u>\$ 2,276,035</u>

As at December 31, the capital repayments of these loans for the following years are as follows:

1997	--	94,090
1998	548,497	101,114
1999	588,874	108,672
2000	632,199	116,771
2001	2,502,716	1,949,478
2002	291,657	--
	<u>\$ 4,563,943</u>	<u>\$ 2,370,125</u>

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1997 (continued)

The interests expenses in the amount of \$ 168,264 (\$ 139,332 in 1996) related to the bank loan to finance the pilot-boat are recorded in the item " Operating costs of pilot-boats "

7. Contingencies

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

8. Commitments

The future minimum payment commitments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

1998	154,506
1999	180,783
2000	186,039
2001	186,039
2002	186,039
2003-2004	216,987
	<u>\$ 1,110,393</u>

9. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers du 31 décembre 1997 (suite)

Les frais d'intérêts de 168 264 \$ (139 332 \$ en 1996) afférents à l'emprunt bancaire pour le financement d'un bateau-pilote sont comptabilisés au poste « coût d'exploitation des bateaux-pilotes ».

7. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

8. Engagements

Les engagements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

1998	154 506
1999	180 783
2000	186 039
2001	186 039
2002	186 039
2003-2004	216 987
	<u>1 110 393 \$</u>

9. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers du 31 décembre 1997 (suite)

5. Immobilisations

	1997		1996	
	Amortissement cumulé	Valeur nette	Amortissement cumulé	Valeur nette
Terrains	9 300	9 300	--	9 300
Bâtiments	57 572	31 612	29 814	27 758
Bateaux-pilotes	3 758 313	1 673 405	1 477 793	2 280 089
Mobilier et agencement	148 646	112 818	107 137	43 452
Matériel de communication	149 530	98 711	100 724	60 313
Matériel informatique	266 418	160 381	161 784	57 471
Améliorations à l'embarquement	303 344	212 291	204 003	99 341
Améliorations à un quai	1 090 318	312 723	247 922	842 396
	5 783 441 \$	2 601 941 \$	5 749 297 \$	3 420 120 \$
		3 181 500 \$		
		777 595	1 090 318	
		91 053	303 344	
		106 037	219 255	
		50 819	161 037	
		35 828	150 589	
		112 818	107 137	
		2 084 908	3 757 882	
		25 960	57 572	
		9 300	9 300	

L'amortissement pour l'exercice est de 311 183 \$ (318 008 \$ en 1996).

6. Emprunts bancaires

	1997	1996
Emprunt pour financer l'acquisition d'un bateau-pilote échéant en 2001, portant intérêt au taux de 7,23 % dont les remboursements de capital sont calculés sur une base d'amortissement de 15 ans.	2 276 035	2 370 125
Emprunt pour financer le déficit de trésorerie de l'exercice 1996 échéant en 2002 et portant intérêt au taux de 7,10 %.	2 287 908	--
Moins : tranche échéant à moins d'un an	548 497	94 090
	4 015 446 \$	2 276 035 \$

Au 31 décembre, les versements sur le capital de ces emprunts au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	--	548 497	588 874	632 199	2 502 716	291 657
	94 090	101 114	108 672	116 771	1 949 478	--
	2 370 125 \$	4 563 943 \$	2 370 125 \$			

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Régime de retraite

Tous les employés participent au régime de retraite administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent également le coût du régime. Cette contribution représente le total des obligations de l'Administration. Les contributions, pour services courants et pour services antérieurs admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services antérieurs est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique.

Prestations de cessation d'emploi

Les employés ont droit à des prestations de cessation d'emploi tel que le prévoient leurs conventions collectives et leurs conditions d'emploi. De façon générale, les prestations équivalent à une semaine de salaire pour chaque année d'emploi. Le coût de ces prestations est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont acquises par les employés.

3. Juste valeur des instruments financiers

Les transactions reliées aux débiteurs, à la dette bancaire et aux créditeurs sont encourues dans le cours normal des affaires. Les avances à taux variable consenties par la banque portent intérêt au taux de base canadien de celle-ci. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapprochent de leur juste valeur car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs, par conséquent le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 1997, la juste valeur des emprunts bancaires est estimée à 4 653 483 \$ (2 479 146 \$ au 31 décembre 1996) alors que la valeur aux livres est de 4 563 943 \$ (2 370 125 \$ au 31 décembre 1996). L'estimé est basé sur l'actualisation des versements futurs en capital au taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires.

4. Crédit parlementaire

En vertu de la nouvelle politique maritime nationale, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires. Par conséquent, le ministre des Finances a autorisé l'Administration à recourir à des emprunts bancaires pour se financer.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers du 31 décembre 1997

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limpiotropes. La loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être basés sur les coûts réels et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour s'autofinancer.

L'Administration est une société d'Etat inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. L'Administration n'est pas un agent de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les pratiques comptables généralement reconnues. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

Immobilisations

Les immobilisations acquises du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les immobilisations prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencement	10 ans
Matériel de communication	10 ans
Matériel informatique	5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un qual	15 ans

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations qui ont été financées par crédits parlementaires sont comptabilisées à titre de capital d'apport.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État de l'évolution de la situation financière
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997

Activités d'exploitation	Perte nette pour l'exercice	(834 337)	(2 827 530)
	Éléments hors-caisse :		
	Amortissement	311 183	318 008
	Augmentation (diminution) de la provision pour	(18 402)	44 000
	prestations de cessation d'emploi	(541 556) \$	(2 465 522) \$
	Diminution (augmentation) des débiteurs	689 828	(1 034 189)
	Augmentation (diminution) des créditeurs	464 902	(978 239)
		613 174 \$	(4 477 950) \$
Activités d'investissement	Acquisitions d'immobilisations	(72 563) \$	(517 842) \$
	Activités de financement		
	Crédit parlementaire	--	730 340
	Emprunt bancaire	2 500 000	629 860
	Remboursement sur emprunts bancaires	(306 182)	(29 875)
		2 193 818 \$	1 330 325 \$
Dettes bancaires	Augmentation (diminution) de l'encaisse de l'exercice	2 734 429	(3 665 467)
	Solde au début de l'exercice	(3 305 818)	359 649
	Solde à la fin de l'exercice	(571 389) \$	(3 305 818) \$

1997	2 479 154	1996	1 748 814
Solde au début de l'exercice			
Credits parlementaire pour financer			
l'acquisition des immobilisations de			
l'exercice précédent (note 4)			
Solde à la fin de l'exercice			
1997	2 479 154 \$	1996	2 479 154 \$
730 340			

Etat du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997

1997	4 102 254	4 936 591 \$	Solde au début de l'exercice
1996	1 274 724	2 827 530	Perte nette pour l'exercice
	4 102 254 \$		Solde à la fin de l'exercice

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

États des résultats
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997

Revenus		1997		1996	
Droits de pilotage		38 095 969		35 942 272	
Intérêts et autres revenus		89 313		76 388	
		<u>38 185 282 \$</u>		<u>36 018 660 \$</u>	
Dépenses		31 946 066		31 957 728	
Honoraires, salaires et avantages des pilotes		4 081 134		4 033 788	
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes (note 6)		1 721 381		1 643 994	
Salaires et avantages du personnel		495 217		543 069	
Services professionnels et indemnités des membres		189 276		186 154	
Loyers		173 363		48 328	
Frais financiers		109 824		108 897	
Services d'utilité publique, fournitures et approvisionnements		100 123		103 768	
Communications		74 123		63 716	
Transports, déplacements et frais d'accueil		28 210		38 542	
Entretien		100 902		118 206	
Autres dépenses		<u>39 019 619 \$</u>		<u>38 846 190 \$</u>	
Perte nette pour l'exercice		<u>834 337 \$</u>		<u>2 827 530 \$</u>	

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan au 31 décembre 1997

Actif		Passif	
À court terme		À court terme	
Débiteurs		Dette bancaire	
		Tranche des emprunts bancaires échéant à moins de un an (note 6)	
		Créditeurs	
		À long terme	
		Provision pour prestations de cessation d'emploi	
		Emprunts bancaires (note 6)	
Immobilisations (note 5)		Eventualités (note 7)	
		Avoir du Canada	
		Capital d'apport	
1997	1996	10 591 512 \$	11 519 960 \$
7 410 012	8 099 840	2 479 154	2 479 154
7 410 012 \$	8 099 840 \$	(4 936 591)	(4 102 254)
3 181 500	3 420 120	(2 457 437)	(1 623 100)
10 591 512 \$	11 519 960 \$	10 591 512 \$	11 519 960 \$

Approuvé par l'Administration :

Le président,
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Un membre,
PAUL-ANDRÉ MICHAUD



VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR GENERAL OF CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 1997 et les états des résultats, du capital d'apport, du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de l'Administration au 31 décembre 1997 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Le vérificateur général du Canada,

L. Denis Desautels, FCA

Ottawa, Canada
Le 9 février 1998

EXPOSÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

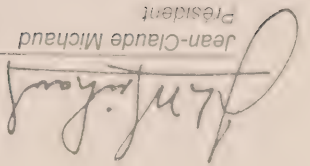
La direction de l'Administration est chargée de s'acquitter des fonctions que le conseil d'administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation du rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Ces états contiennent également des estimations fondées sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont

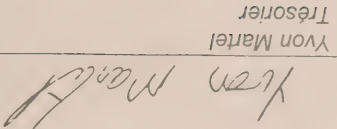
acquise.

La direction veille à la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'utilisation de contrôles financiers, de contrôles de gestion, de systèmes d'information connexes et de méthodes de gestion conçus pour lui permettre d'obtenir la certitude raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise, qu'il y a protection et contrôle de ses éléments d'actif, qu'il y a respect au niveau de ses opérations, de la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et de ses règlements, de la Loi sur le pilotage et ses règlements et des règlements administratifs de l'Administration ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion économique et efficace de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

Le vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues, la vérification des états financiers de l'Administration.

Le conseil d'administration veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qu'il fait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui ne sont pas employés par l'Administration. Le comité de vérification s'acquitte des tâches que lui confie le conseil d'administration et a des rencontres régulières avec la direction et le vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.


Jean-Claude Michaud
Président


Yvon Martel
Trésorier

Montréal, Québec
Le 9 février 1998

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTION

Conseil d'administration

Jean-Claude Michaud

Président
de la société

Gilles Champagne

Président-directeur général
Océanex (1997) inc.

Louis Forget

Directeur principal
Ultramar liée

Michael Briggs Milner*

Vice-président
Robert Reford inc.

Paul-André Michaud*

Associé directeur Grand Montréal
Samson Belair Deloitte & Touche

Gilles Denis*, pilote

Pilotes du Saint-Laurent Central inc.

Jean Bouchard, pilote

Corporation des pilotes du
Bas Saint-Laurent

* Membres du comité de vérification

Direction

Jean-Claude Michaud

Président
de la société

Guy P. Major, LL.L.**

Secrétaire

Yvon Martel

Trésorier

Clément Deschênes

Directeur à l'exploitation

**La fonction de secrétaire est exercée par le conseiller juridique qui n'est pas à l'emploi de l'Administration.

Conseiller spécial

Guy P. Major, LL.L.

Conseiller juridique

L'ADMINISTRATION

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1^{er} février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1. l'établissement des zones de pilotage obligatoire;

2. la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;

3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;

4. la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de ses opérations.

FAITS SAILLANTS FINANCIERS ET STATISTIQUES

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(en milliers de dollars)

	1997	1996	1995	1994	1993
Revenus					
Droits de pilotage	33 654	31 586	30 397	29 556	24 301
Bateaux-pilotes	4 442	4 356	3 909	3 740	2 634
Autres	89	77	61	58	31
TOTAL	38 185 \$	36 019 \$	34 367 \$	33 354 \$	26 966 \$

Dépenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	31 946	31 958	31 869	30 024	26 945
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	4 081	4 034	3 753	3 485	2 751
Opération et administration	2 992	2 855	2 922	3 020	3 235
TOTAL	39 019 \$	38 847 \$	38 544 \$	36 529 \$	32 931 \$

Perte nette	834 \$	2 828 \$	4 177 \$	3 175 \$	5 965 \$
Fonds de roulement	(918) \$	(2 043) \$	(296) \$	171 \$	(406) \$

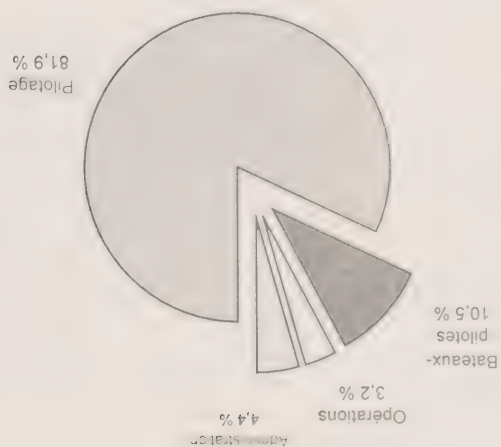
Nombre d'employés	**	**	3	4	4
Direction	10	10	11	11	12
Administration	16	16	19	20	21
Employés de navire	12	12	13	13	13
Pilotes employés	8	8	9	10	10
Pilotes entrepreneurs	167	165	164	171	178
(brevets actifs - années personnes)					

Statistiques					
Nombre d'affectations	20 941	21 342	21 973	22 550	19 216
Nombre d'incidents*	26	23	31	34	29
% d'affectations sans incident	99,88%	99,89%	99,86%	99,85%	99,85%

*Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages
 **Employés permanents

Les dépenses relatives aux pilotes du port de Montréal sont de nature relativement fixe puisqu'ils sont des employés de l'Administration. Par conséquent, ces dépenses sont très peu influencées par le volume et le type de trafic maritime.

DÉPENSES 1997

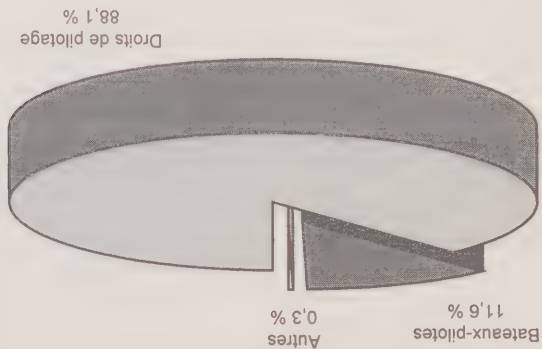


Les dépenses administratives ont enregistré une augmentation. À ce chapitre, il faut tenir compte du fait que l'obligation de financer les pertes par des emprunts bancaires a eu pour conséquence d'aggraver considérablement les frais d'intérêts. En faisant abstraction de ces frais additionnels, les dépenses administratives et opérationnelles auraient été au même niveau qu'en 1996.

REVENUS

Les revenus se composent principalement de droits de pilotage à l'égard des services de pilotes et de bateaux-pilotes. Un nouveau tarif de pilotage prévoyant une augmentation de 5,9 % est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1997 apportant ainsi des revenus additionnels de l'ordre de 1 875 000 \$. Le niveau du trafic maritime, qui a diminué de 1,9 % en 1997 comparativement à l'année précédente, a un impact direct sur les revenus. Les dimensions moyennes des navires ainsi que les tirants d'eau moyens ont augmenté en 1997, générant ainsi davantage de revenus.

REVENUS 1997



Quant aux revenus relatifs aux services de bateaux-pilotes, ceux-ci sont également influencés par le niveau du trafic ainsi que par les augmentations facturées aux usagers. Ces revenus représentent le coût du service que doit assumer l'Administration auprès des entreprises privées qui offrent le service et qui sont inclus dans leurs contrats respectifs, plus les frais d'administration relatifs à ces services.

DÉPENSES

La majorité des dépenses de l'Administration se composent des honoraires, des traitements et des prestations des pilotes. Tout comme les revenus, ces dépenses sont directement influencées par le niveau du trafic maritime, la diminution des navires et le tirant d'eau de ces derniers. Au cours de l'année 1997, un nouveau contrat a été négocié avec le groupe de pilotes offrant le service entre Québec et Les Escoumins. Ce contrat a eu pour effet de geler les honoraires de ce groupe pour les six (6) derniers mois de l'année. En ce qui a trait au groupe de pilotes offrant le service entre Montréal et Québec, le contrat négocié l'an dernier a eu pour effet de geler les honoraires pour les six (6) derniers mois de l'année 1996 ainsi que les six (6) premiers mois de l'année 1997.

ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS 1997

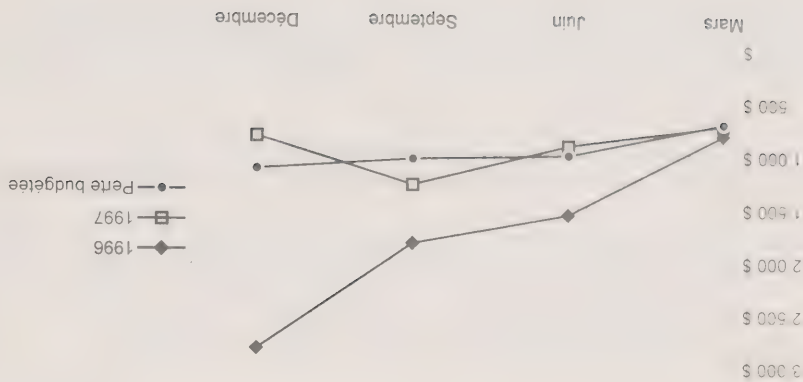
Cette analyse a pour but de permettre une meilleure compréhension des états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes de fournir des explications relativement aux variations entre les années et de faire une corrélation avec les budgets qui étaient prévus à l'égard de l'année 1997.

SURVOL FINANCIER

Au cours de l'année 1997, l'Administration a enregistré une perte nette de 834 337 \$, alors qu'en 1996, la perte nette était de 2 827 530 \$, soit une diminution de l'ordre de 70,5 %. Quant au budget de 1997, il prévoyait une perte nette de 1 144 000 \$. Des efforts ont été faits afin d'accroître les revenus, et également afin de réduire et/ou de maintenir le niveau des dépenses. Les résultats obtenus en 1997 permettent à l'Administration de faire un grand pas en direction de l'autonomie financière.

Les emprunts bancaires se sont accrus, car il a fallu financer la perte de 1996 par ce moyen, tout en respect avec la politique maritime nationale de Transports Canada.

État comparatif de la perte au 31 décembre 1997



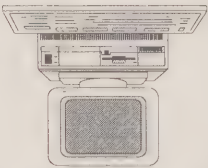
ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Au cours des années, l'Administration a réduit ses effectifs, et elle croit qu'il lui serait difficile de continuer dans ce sens sans diminuer le niveau du service offert, ce qui aurait des effets sur la gestion de sa clientèle.

Les deux (2) contrats signés avec les corporations de pilotes prennent fin respectivement le 30 juin 1999 et le 31 décembre 1999. L'exercice 1998 sera donc caractérisé par la stabilité administrative et opérationnelle. Cette stabilité revêt une grande importance pour la clientèle qui doit souvent conclure des contrats pour des périodes de plusieurs années.

Afin de pouvoir passer le nouveau millénaire sans difficulté informatique, l'Administration entreprend en 1998 la réécriture de son système informatique de facturation et d'affectation des services de pilotage. Elle en profitera également pour apporter des améliorations à ce système informatique afin de mieux répondre aux besoins de la clientèle, des pilotes et de l'administration générale.

INTERNET

<p>RÉSEAU INTERNET</p> 	<p>apl@apl.gc.ca</p>
<p>Afin de mieux servir la clientèle, l'Administration peut maintenant être rejointe par le réseau Internet à l'adresse indiquée ci-haut.</p> <p>Un site WEB devrait voir le jour en 1999 et contenir, entre autres, les tarifs et les règlements sur le pilotage.</p>	

PERSPECTIVE 1998

L'exercice 1998 amènera des changements profitables à l'Administration et à sa clientèle. Ces changements sont de nature politique, financière, administrative et opérationnelle.

CHANGEMENTS POLITIQUES

À la suite de la vaste étude du secteur maritime national entreprise par le ministre des Transports en 1995, l'Administration doit passer minutieusement en revue la désignation actuelle des descriptions de pilotage obligatoire, les normes de délivrance des brevets et des certificats de pilotage, les critères d'exemption des navires, l'établissement de tarifs équitables et réalistes ainsi que l'obligation de réduire les coûts.

Cette vaste étude s'est soldée par un projet de loi qui a été présenté à la Chambre des communes à l'automne 1997, et il est prévu que la loi sera adoptée au printemps 1998.

Le projet de loi prévoit, entre autres, que l'Administration ne pourra plus avoir recours aux crédits parlementaires pour éponger ces déficits. De plus, un nouveau mécanisme de mise en application des tarifs est prévu ainsi qu'un mécanisme d'arbitrage qui régira l'Administration lors des négociations avec les corporations de pilotes. Ce mécanisme permettra d'éviter tout arrêt du service et assurera donc un climat commercial sain.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration prévoit terminer 1998 avec des résultats positifs. Cette situation survient après seize (16) années continues d'exploitation à déficit. Les efforts entrepris et continus permettent finalement d'en arriver à ce résultat.

Il faudra cependant demeurer vigilant, car en tenant compte des remboursements de la dette et des déboursés pour l'acquisition d'immobilisations, l'Administration terminera 1998 avec un déficit de caisse qui sera financé par emprunt bancaire.

Un nouveau tarif de pilotage majoré de 5,0 % est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1998. À cet égard, l'Administration a déployé beaucoup d'efforts afin de sensibiliser sa clientèle à la nécessité d'obtenir ce nouveau tarif et d'atteindre l'autonomie financière dans les plus brefs délais. Ce tarif a été publié en 1997 et prévoit également une majoration de 3,0 % le 1^{er} janvier 1999.

TRAFIC MARITIME

La variation du trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic n'est pas constant d'un mois à l'autre, mais l'on remarque plutôt une variation que l'on peut établir par trimestre. Les trois (3) premiers mois de l'année, qui sont des mois d'hiver, sont relativement calmes et les voyages se terminent dans le port de Montréal puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée. Les trois (3) derniers mois de l'année ont toujours représenté les mois les plus achalandés.

NOMBRE D'AFECTATIONS PAR TRIMESTRE			
	1997		%
1 ^{er} trimestre	3 272	15,6 %	
2 ^e trimestre	5 225	25,0 %	
3 ^e trimestre	5 429	25,9 %	
4 ^e trimestre	7 015	33,5 %	

Puisque certaines dépenses sont, par nature, fixes, la variation du trafic doit donc être planifiée afin que les sommes d'argent disponibles soient suffisantes pour satisfaire aux obligations financières. L'Administration n'a aucun contrôle sur le volume du trafic. Ce dernier subit l'incidence de plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- les conditions climatiques ayant cours sur le fleuve Saint-Laurent ainsi que dans le golfe;
- la valeur du dollar canadien sur les marchés internationaux qui a pour effet de diminuer ou d'augmenter les importations et les exportations de produits;
- l'inflation et les taux d'intérêt qui ont une incidence sur le prix des produits et ont le même effet que la variation du dollar;
- la concurrence des autres modes de transport.

Malgré le fait que l'Administration ne subit aucune compétition légale dans l'industrie maritime, elle fait face à une compétition commerciale avec les ports de la côte Est américaine. Les coûts des services de pilotage ne sont qu'un des nombreux coûts que doivent engager les navires. Par conséquent, tous les intervenants de l'industrie maritime canadienne y compris l'Administration s'efforcent d'offrir le meilleur service possible au meilleur coût afin de maintenir un volume élevé de navires utilisant les voies navigables du Saint-Laurent.

ENVIRONNEMENT COMMERCIAL

L'Administration exploite ses services dans un marché monopolistique très réglementé. En vertu de la Loi sur le pilotage, les navires satisfaisant à certaines spécifications et naviguant sur les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et Saint-Lambert sont tenus d'utiliser les services de pilotes. L'Administration est le seul organisme qui fournit ce service pour cette région. Plusieurs aspects de ce rôle monopolistique font que les modes d'exploitation et d'administration diffèrent de ce que l'on retrouve dans l'entreprise privée.

AUGMENTATION TARIFAIRE

Afin d'éviter tout abus, le législateur a prévu des mécanismes pour l'établissement des tarifs de pilotage. Lorsque l'Administration désire augmenter ses tarifs, elle est tenue de les publier dans la Gazette officielle du Canada, et les usagers ont trente (30) jours à compter de cette date pour les contester. S'il y a contestation, l'Office canadien des transports, un organisme indépendant, évaluera la requête des usagers et décidera de la forme d'enquête à entreprendre. L'Administration est tenue, en vertu de la loi, de respecter la décision émise par l'Office canadien des transports.

Dans le cas d'une décision non favorable à l'Administration, les incidences financières peuvent être très importantes et empêcher l'atteinte de l'objectif de l'auto-financement. Il faut donc réviser l'ensemble des stratégies et objectifs planifiés, afin de tenir compte d'une telle décision.

PILOTES À CONTRAT

Les services de pilotage sont rendus par des pilotes représentés par des corporations, et avec qui l'Administration négocie des contrats. Seuls les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration. Ici encore, le législateur a prévu certaines mesures. Selon la loi, les pilotes offrant leurs services dans une circonscription donnée doivent être des pilotes contractuels ou des employés, mais l'on ne peut retrouver les deux formes dans une même circonscription.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, et la loi ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec des corporations qui sont en position monopolistique. Les corporations de pilotes ne sont pas régies par la Loi sur les services essentiels par conséquent, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre les parties, les arrêts de service représentent un moyen de pression qui peut être utilisé.

Les coûts reliés aux contrats de pilotage représentent environ 80 % des dépenses totales. Par conséquent le résultat des négociations a une incidence déterminante sur la santé financière de l'Administration.

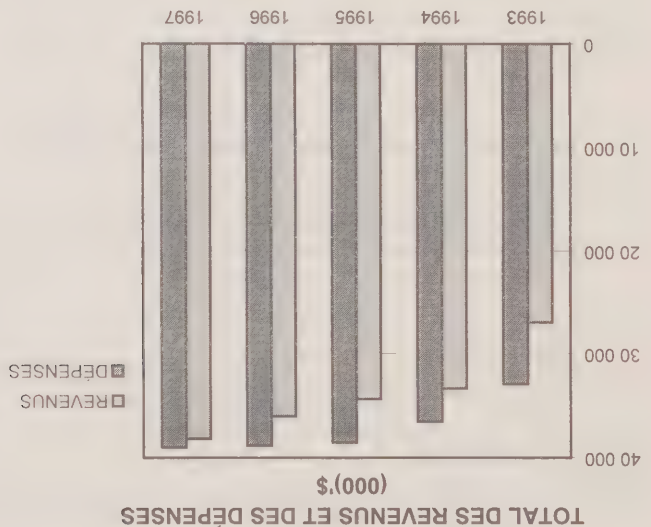
OBJECTIFS	RÉALISATIONS
<p>Maximiser l'efficacité du système de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - conserver un taux d'incidents peu élevé - répondre aux besoins des utilisateurs 	<ul style="list-style-type: none"> - en 1997, les affectations sans incident ont représenté 99,88 %; - reconnaissance dans les contrats de la formation continue des pilotes; - révision des systèmes informatiques d'affectation et de facturation; - consultations et nombreux échanges avec les utilisateurs; - ajout, retrait et modification de certaines règles de travail des pilotes; - remplacement de matériel informatique; - évaluation pour le remplacement d'un des bateaux-pilotes.
<p>Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise à jour des règlements de l'Administration - évaluer les normes de délivrance des certificats - étudier le processus d'obtention de certificat de pilotage 	<ul style="list-style-type: none"> - formation d'un comité de révision et dépôt des règlements modifiés; - révision du syllabus d'étude pour l'examen au certificat; - participation active à un comité de travail sur la modernisation de la délivrance des certificats de pilotage.

OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

Voici les objectifs et les réalisations que s'est fixés l'Administration en 1997.

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
<p>Atteinte de l'autosuffisance financière</p> <p>- augmentation des revenus</p> <p>- réduction des dépenses</p> <p>- mise à jour des méthodes de gestion, d'administration et d'exploitation</p>	<p>- l'application du règlement tarifaire publié le 1^{er} avril 1995 a permis d'augmenter les charges tarifaires de 5,9 % au cours de 1997.</p> <p>- la clientèle a été sensibilisée à la nécessité d'obtenir de nouvelles augmentations tarifaires;</p> <p>- un nouveau règlement tarifaire fut publié en 1997 et accepté par les usagers. Il prévoit des augmentations de 5,0 % en 1998 et 3,0 % en 1999.</p> <p>- la révision de la structure organisationnelle s'est poursuivie;</p> <p>- le principe de la responsabilité et de la prise de décisions innovatrices a été encouragé;</p> <p>- la négociation d'un des contrats de travail avec les pilotes a permis de geler les honoraires et certaines dépenses.</p> <p>- l'élaboration d'objectifs et d'indicateurs de rendement a été entreprise en 1997;</p> <p>- formation d'un comité de direction afin de gérer le renouvellement du système informatique d'affactation et de facturation;</p> <p>- sensibilisation du personnel à participer à la révision et à la mise à jour du Manuel des procédures;</p> <p>- mise à jour des systèmes comptables.</p>

PROGRESSION DU DÉFICIT ET ÉTAT DE LA DETTE



Au cours des années, l'Administration a enregistré des pertes malgré l'obligation de devoir exploiter de façon financièrement autonome. Des efforts ont été faits afin d'augmenter les revenus et de réduire les dépenses. Ces efforts portent fruit, car les résultats de l'année 1998 devraient montrer un excédent des revenus sur les dépenses.

Les déficits annuels jusqu'en 1995 ont été comblés par des crédits parlementaires. À compter de 1996, dans le cadre de la révision majeure entreprise par le gouvernement du Canada pour réduire son déficit, la nouvelle politique maritime adoptée par Transports Canada a mis fin à cette pratique. Par conséquent, les déficits des années 1996 et 1997 sont financés par des emprunts bancaires qui seront remboursés au cours des années à venir, à même les profits réalisés.

DETTES FINANÇÉES PAR EMPRUNTS BANCAIRES	
ANNÉE	
1996	2 500 000 \$
1997	1 000 000 \$
TOTAL DE LA DETTE	
	3 500 000 \$

L'importance de l'atteinte de l'autonomie financière et le maintien de celle-ci sont donc primordiaux. Plus de 80 % des dépenses représentent les honoraires, les traitements et les prestations des pilotes, alors que la majorité des revenus proviennent des droits de pilotage. Par conséquent, c'est à ces niveaux que l'Administration doit continuer d'orienter ses efforts afin de réaliser l'équilibre financier.

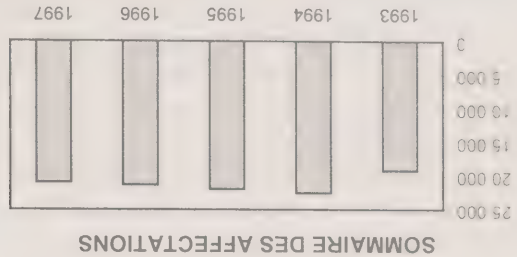
Les pilotes sont affectés aux navires par les employés répartis par l'Administration. Le système d'affectation des pilotes qui exerce ses activités 24 heures par jour et 7 jours par semaine a été conçu de façon à donner un service efficace aux usagers. L'Administration exploite un centre d'affectation situé à Québec, qui est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent la circonscription située entre Québec et les Escoumins incluant la rivière Saguenay. Un autre centre d'affectation est situé à Montréal et est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent les circonscriptions situées entre Montréal et Québec.

L'Administration doit coordonner ses efforts, ses activités et son administration avec un certain nombre d'organismes, entre autres, l'Administration de pilotage de la voie maritime du Saint-Laurent qui exploite l'écuse de Saint-Lambert, la Garde côtière canadienne qui administre les activités maritimes, aides à la navigation, dragage, brise-glaces, le Centre de régulation maritime, etc., les différents ports de la région, les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

Les services administratifs de l'Administration sont centralisés au siège social de Montréal. Le conseil d'administration se compose de sept (7) membres nommés par le gouverneur en conseil et le président du conseil est également le président-directeur général de l'Administration. Le personnel permanent est au nombre de quarante-neuf (49) et compose la direction, le personnel administratif, les répartiteurs, les employés de navires ainsi que les pilotes employés du port de Montréal. Les pilotes à contrat sont environ cent soixante-quinze (175) et leur nombre est ajusté afin de tenir compte du trafic maritime.

TRAFFIC MARITIME

Les revenus tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau (partie submergée du bateau) des navires.



Le nombre de navires qui empruntent le fleuve Saint-Laurent a nécessairement une incidence sur les revenus ainsi que le nombre d'affectations des pilotes.

Nous remarquons qu'au cours des années, les navires empruntant le Saint-Laurent sont de dimensions plus grosses et de tirant d'eau plus élevé.

Les revenus et les dépenses de bateaux-pilotes à contrat sont également reliés au nombre de services offerts aux navires tandis que les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et ne varient pas selon le volume du trafic maritime.

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et l'entrée nord des écluses de Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

POUVOIR RÉGLEMENTAIRE

Avec l'accord du gouverneur en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'exemption du pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui lui permettent d'être financièrement autonome.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois (3) circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires de sa région. Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont fournis par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes.

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et maintient à Les Escoumins une station d'embarquement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à longueur d'année. Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie et Montréal, ces services sont offerts par des sociétés privées avec lesquelles l'Administration contracte.

Par contre, en raison de la complexité de l'établissement des augmentations proposées par les entrepreneurs de services de bateaux-pilotes d'une année à l'autre et vu les délais requis pour la publication et la mise en vigueur des tarifs de bateaux-pilotes, il fut convenu d'incorporer au tarif général les tarifs pour les services de bateaux-pilotes à Les Escoumins, Québec, Trois-Rivières, Sorel et Montréal en référence à une charge représentant le coût réel d'exploitation des services

Suite à la politique gouvernementale en matière de transport maritime et plus particulièrement en ce qui concerne les Administrations de pilotage, cette Administration, à la demande des ministres des Transports, dut s'engager dans l'étude et la révision de sa réglementation. Il fut alors convenu au printemps de créer un comité du conseil pour effectuer la révision réglementaire. Ce comité termina ses travaux le 18 juin 1997, alors que le rapport fut remis aux membres du conseil qui adoptèrent le projet le 17 septembre 1997, lequel fut par la suite transmis aux préposés du ministère des Transports pour publication éventuelle dans la Gazette du Canada - Partie I, alors que les intéressés pourront faire valoir leur point de vue.

En ce qui a trait aux contrats majeurs au cours de l'année, mentionnons qu'à la suite de nos négociations avec la banque Scotia il a été convenu d'un contrat pour un prêt à terme non rotatif visant le financement du déficit de trésorerie pour l'exercice terminé le 31 décembre 1996. Ce prêt est pour un montant de 2 500 000 \$ et la durée du prêt étant de cinq (5) ans. De plus, l'entente prévoit un prêt à terme pour un montant de 1 000 000 \$ pour le financement du déficit de trésorerie pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997.

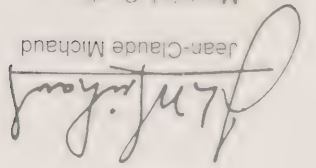
Suite à un appel d'offres, le conseil d'administration a autorisé l'engagement des services d'un conseiller en informatique afin de trouver le meilleur système qui convient aux opérations de l'Administration pour l'affectation, la facturation, la trésorerie et la coordination avec le système INNAV de la Garde côtière. Le contrat est pour un montant de 250 000 \$. Enfin, les membres du conseil par résolution, autorisèrent le renouvellement d'un Protocole d'entente entre l'Administration et la Société du Port de Québec pour les services conjoints d'affectation, de pilotage et portuaires. À cet égard, en 1998 la Société versera à l'Administration une somme de plus de 95 000 \$.

Tout au cours de l'année, nous avons maintenu un service de pilotage efficace et sécuritaire qui découle de l'assiduité et de la compétence professionnelle de tous les pilotes, les employés de l'Administration et des membres du conseil d'administration. L'Administration a adopté une approche proactive dans l'établissement de ses objectifs afin d'atteindre le plus rapidement possible l'autonomie financière.

L'année 1997 marque le 25^e anniversaire de la promulgation de la Loi sur le pilotage et de la création en société d'état de l'Administration de pilotage des Laurentides. Nous célébrons cet événement avec fierté et sommes conscients et reconnaissants de la contribution de notre dévoué personnel au cours des vingt-cinq (25) dernières années.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

Le président,


Jean-Claude Michaud

Montréal, Québec
Le 9 mars 1998

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'Honorable David Collette
C.P. Député
Ministre des Transports
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets, conformément à l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1997.

L'Administration s'est acquittée totalement de son mandat principal qui consiste à offrir un service de pilotage maritime sûr et efficace. Le nombre d'affectations pour l'année 1997 a atteint 20 941, dont 99,88 % se sont déroulées sans incident comparativement à 21 342 pour l'année 1996, soit une diminution de 1,9 % dans la région des Laurentides. La moyenne des affectations pour les cinq (5) dernières années, soit de 1993 à 1997, a été de 21 204.

En 1997, l'Administration a continué à surveiller et à minimiser ses dépenses administratives et d'exploitation et a réussi à comprimer certaines dépenses. L'Administration a touché 38 185 282 \$ en recettes, soit une augmentation de 2 166 622 \$ par rapport à l'année précédente. Ses dépenses ont totalisé 39 019 619 \$, ce qui représente une perte de 834 337 \$. Il est intéressant de noter que cette perte est la plus basse depuis 1982 et que toute chose étant égale, l'Administration prévoit atteindre l'autonomie financière au cours de l'année 1998.

Au niveau des relations de travail, une seule importante négociation a eu lieu au cours de l'année. Conformément à l'annexe du contrat prévoyant la résolution de différends à l'occasion du renouvellement du contrat de service avec les Pilotes du Bas Saint-Laurent, l'Administration a dénoncé, au début d'avril, le contrat qui se terminait le 30 juin 1997. Comme le prévoyait les mécanismes du contrat, les parties négocièrent et, par la suite, procédèrent à la médiation. Suivant raffinement des offres et contre-offres par les parties, celles-ci procédèrent pour enquête et audition devant un sélectionneur et une Décision en faveur de la Corporation fut rendue le 18 août 1997. L'effet de cette Décision est de ne prévoir aucune augmentation des honoraires pour les six (6) premiers mois du contrat, une augmentation de 1,5 % pour les douze (12) mois qui suivent et de 2 % pour l'année suivante.

En ce qui concerne les tarifs, après consultations auprès des usagers, le conseil d'administration autorisait, le 18 juin 1997, la publication d'un tarif avec augmentation de 5 % en 1998 et de 3 % en 1999. Les propositions tarifaires parurent dans la Gazette du Canada et, pour la première fois depuis plusieurs années, aucun avis d'opposition ne fut déposé devant l'Office canadien des transports. Le tarif, suivant adoption par décret, entra en vigueur le 1^{er} janvier 1998.

TABLE DES MATIÈRES

3.	Message du président	
5.	Présentation générale	<ul style="list-style-type: none"> Mandat Pouvoir réglementaire Description des activités Trafic maritime
8.	Objectifs et réalisations	<ul style="list-style-type: none"> Atteinte de l'autosuffisance financière Maximiser l'efficacité du système de pilotage Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage
9.	Environnement commercial	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation tarifaire Pilotes à contrat Trafic maritime
12.	Perspective 1998	<ul style="list-style-type: none"> Changements politiques Autonomie financière Administration et exploitation Internet
14.	Analyse des résultats financiers 1997	<ul style="list-style-type: none"> Survol financier Revenus Dépenses
16.	Faits saillants financiers et statistiques	
18.	L'Administration	
19.	Conseil d'administration et direction	
20.	Exposé des responsabilités de la direction	
21.	Rapport du vérificateur général du Canada	
22.	États financiers	
26.	Notes afférentes aux états financiers	

Siège social: 715, square Victoria
6^e étage
C.P. 680, Tour de la Bourse
Montréal (Québec)
H4Z 1J9
Téléphone: (514) 283-6320
Télécopieur: (514) 496-2409
Télèx: 055-60561

Des exemplaires de ce rapport peuvent
être obtenus de l'Administration
de pilotage des Laurentides.
Numéro de catalogue: TL1-1997
ISBN 0-662-63442-X

1997

Rapport annuel



Laurentian
Pilotage Authority
Canada

Administration de
pilotage des Laurentides
Canada



CA1
LP
-A56

Government
of Canada

1998

Annual Report



Administration de
pilote des Laurentides
Canada

Laurentian
Pilotage Authority
Canada



Head Office: 715, Victoria Square
6th floor
Montréal, Quebec
H2Y 2H7

Telephone: (514) 283-6320

Telex: 055-60561

Telecopier: (514) 496-2409

Additional copies of this report
are available from the Laurentian
Pilotage Authority.
Numéro de catalogue: TL1-1998
ISBN 0-662-64145-0

TABLE OF CONTENTS

- 3 **Chairman's message**
- 5 **General presentation and annual review**
 - Mandate
 - Regulatory authority
 - Description of operations
 - Volume of activities
 - Income deficit and debt
- 8 **Objectives and achievements**
 - Attainment of financial self-sufficiency
 - Maximizing the efficiency of the pilotage system
 - Modernizing the current pilot certification process
- 10 **Business environment**
 - Rate increase
 - Contract pilots
 - Marine traffic
- 12 **Outlook for 1999**
 - Bill C-9
 - Financial self-sufficiency
 - Administration and operations
 - Internet
 - Transition to the year 2000
- 14 **Breakdown of 1998 financial results**
 - Financial overview
 - Revenues
 - Expenditures
- 16 **Financial and statistical highlights**
- 17 **The Authority**
- 18 **Board of Directors and officers of the corporation**
- 19 **Statement of management responsibility**
- 20 **Auditor's report**
- 21 **Financial statements**
- 24 **Notes to the financial statements**



CHAIRMAN'S MESSAGE

The Honourable David M Collenette
PC, MP
Minister of Transport
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N7

Sir:

Pursuant to section 150 of the Financial Administration Act, I submit herewith the annual report of the Laurentian Pilotage Authority for the year ending December 31, 1998.

RESULTS

The Authority entirely fulfilled its chief mandate, which is to provide safe and effective marine pilotage services. There were 22,018 pilot assignments in 1998, 99.87% of them without incident; this compares with 20,941 in 1997, and represents a 5.1% increase for the Laurentian region. The average figure for the last five years (1994 to 1998) is 21,765.

In 1998, the Authority continued to monitor its administrative and operating expenditures to keep them as low as possible. The Authority's revenues were \$41,310,744, an increase of \$3,125,462 from the previous year. Total expenditures were \$40,847,228, yielding a net profit of \$463,516 after 16 consecutive years of losses. These results reflect the participation of the entire industry, and are the fruit of constant, sustained effort at all levels over the past three years.

RATES

The Board of Directors agreed, by resolution, to establish a task force to review the regulations governing pilotage fees. The fee schedule has not been revised since the Canadian Transport Commission inquiry in 1985. The task force will report to the Board of Directors in 1999.

REGULATION

In keeping with government marine transport policy (specifically section 157 of the Canada Shipping Act), the Authority must review and revise its regulations. The working group submitted a proposal to the Board of Directors, which the Board adopted and transmitted to Transport and Justice department officials during the year. The proposed regulations will be published in the Canada Gazette - Part I during 1999. In addition, at the request of Transport Canada, the Authority has been active in the overall rewrite of general pilotage regulations. The Authority has been particularly involved in provisions dealing with the designation of certificates of fitness required for pilot status, and investigations in regard to suspension or cancellation of pilot licenses and certificates.

CONTRACTS

In regard to major contracts entered into during the year, the Authority agreed to a ship's mortgage of \$2,270,160 with the National Bank of Canada to finance the pilot boat Charlevoix. The firm Jean-Charles Tremblay & Fils Inc was awarded a contract for \$146,984 to rebuild a retaining wall for the road leading to the pilot dock at Les Escoumins.

Following a call for tenders, the Board of Directors awarded a five-year contract, to take effect January 1, 1999, for pilot boat services in the ports of Quebec City, Trois Rivières and Montreal.

CERTIFICATION

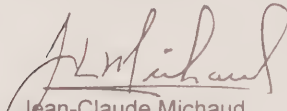
The authority reviewed the KPMG report regarding certification requirements for captains and officers of Canadian vessels, and drew its own conclusions in regard to its findings. Consequently, the Authority agreed to undertake a process to modernize the syllabus for pilot certification examinations. It may be necessary to modify the regulations to apply the recommendations of the KPMG report.

DEPARTMENTAL REVIEW

By virtue of Transport Canada's mandate to the National Transportation Agency of Canada in regard to departmental review of pilotage, in particular the specific provisions of section 157 of the Canada Shipping Act, the Authority appeared before the Agency and submitted a brief on October 5, 1998. This matter will carry forward into 1999, as the Minister must report to Parliament.

Throughout the year, the Authority has maintained efficient and safe pilotage service thanks to the hard work and professional skill of its pilots, staff and board of directors. The Authority adopted a proactive approach to setting its objectives, to achieve and maintain financial self-sufficiency.

Yours sincerely,



Jean-Claude Michaud
Chairman

Montreal, Quebec
February 5, 1999

GENERAL PRESENTATION AND ANNUAL REVIEW

MANDATE

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service on the waters of the St Lawrence between Les Escoumins and the north gate of the St Lambert lock, on the Saguenay River and in Chaleur Bay. The mandate was enshrined in the 1972 Pilotage Act.

REGULATORY AUTHORITY

Subject to the concurrence of the Governor in Council, the Authority regulates establishment of mandatory pilotage districts, exemptions from mandatory pilotage, pilotage fees and classes of pilot certificates issued. The Authority is required to charge fair and reasonable fees that will enable it to be financially self-sufficient.

DESCRIPTION OF OPERATIONS

In order to fulfil its mandate, the Authority has established three mandatory pilotage districts, one for the Port of Montreal, another for the navigable waters between Montreal and Quebec City, and a third for the navigable waters between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay. These districts represent a distance of 265 nautical miles from Les Escoumins to Montreal, and another 70 nautical miles on the Saguenay.

The Authority has also made regulations governing the establishment, operation and management of pilotage services in the region's non-mandatory waters.

The Port of Montreal is served by staff pilots, who direct ships within the Port limits. Services on the navigable waters between Montreal and Les Escoumins are provided by contract pilots who belong to one or other of two corporations.

Pilot boats are used to ferry pilots between ship and shore. The Authority owns and operates a pilot station at Les Escoumins with pilot boats capable of carrying pilots four-round. The other stations (Quebec, Trois Rivières, Sorel, Lanoraie and Montreal) are served by private companies under contract to the Authority.

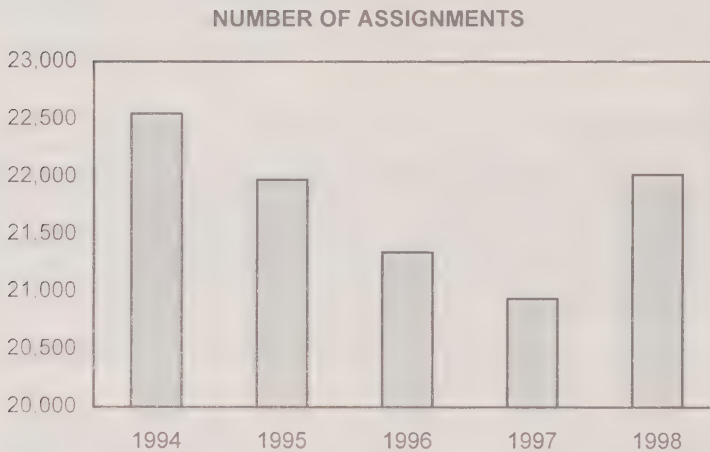
The pilot assignment system operates 24 hours a day, seven days a week. A dispatch centre in Quebec City is responsible for assigning pilots on the stretch between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay. Another centre in Montreal assigns pilots working between Montreal and Quebec City. Both centres are equipped with advanced systems, which will be upgraded through the implementation of new computer software.

The Authority must co-ordinate its work, operations and administration with a number of other bodies: the Atlantic Pilotage Authority for management of services in non-mandatory waters; the St Lawrence Seaway Authority as operator of the St Lambert lock; the Canadian Coast Guard for marine operations, navigational aids, dredging, icebreaking and marine traffic services; ports in the region; and shipping associations representing the agents, owners and operators of Canadian or foreign vessels.

The Authority's administration is centralized at its Montreal head office. The Board of Directors has seven members appointed by the Governor in Council; the Chairman of the Board is also the Authority's Chairman and Chief executive officer. The permanent workforce consists of 50 executive and administrative staff, dispatchers, ship's crew and Port of Montreal pilots. There are some 182 contract pilots, the number varying with marine traffic volume.

VOLUME OF ACTIVITIES

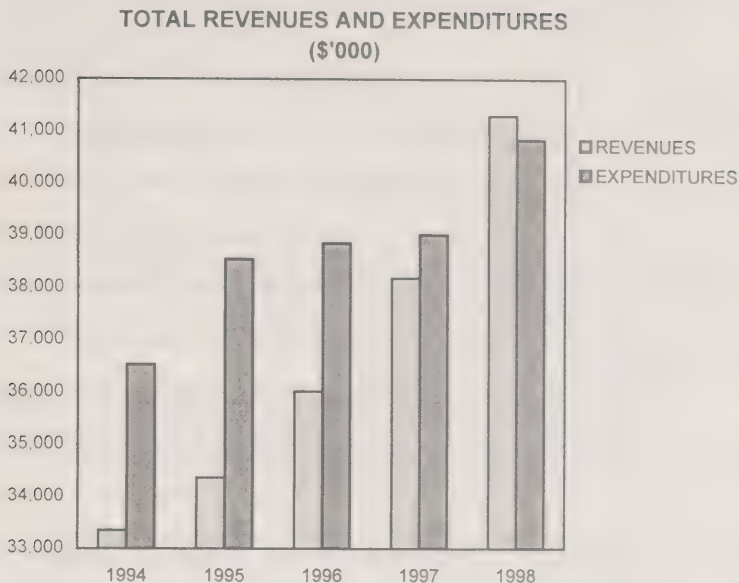
Revenues from pilotage fees and pilotage costs are directly related to the number of assignments, ship size, pilot hours and draft (depth of the keel beneath the surface).



The number of vessels navigating on the St Lawrence has a direct impact on the number of pilot assignments. In recent years, the St Lawrence has been used by ever larger vessels with more substantial drafts.

Contract pilot boat revenues and costs are likewise related to the volume of shipping served. Administrative overhead and dispatch centre costs are relatively stable and unaffected by traffic volume.

INCOME DEFICIT AND DEBT



The Authority has posted losses over the years despite the requirement to be financially self-sufficient. Efforts have been made to boost revenues and cut expenditures. These efforts are bearing fruit: 1998 results show revenues overtaking expenditures.

Until 1995, the annual income deficit was made good by Parliamentary appropriations. As

of 1996, Transport Canada terminated this practice. Under the new Bill C-9, which amends the Pilotage Act, the Authority is no longer entitled to receive Parliamentary appropriations. Consequently, income deficits for 1996 and 1997 were financed by bank loans repayable over the next few years out of surplus revenues.

FINANCED INCOME DEFICIT	
YEAR OF DEFICIT	LOAN BALANCE AS AT DECEMBER 31, 1998
1996	\$1,840,272
1997	\$713,102
TOTAL DEBT	\$2,553,374

Using profits achieved in 1998, combined with very strict financial management, the Authority could finance its operations without additional loans despite expenditures of some \$837,000 to retire the debt.

Using profits achieved in 1998, combined with very strict financial management, the Authority could finance its operations without additional loans despite expenditures of some \$837,000 to retire the debt.

Financial self-sufficiency was achieved in 1998; maintaining this self-sufficiency will be of some importance. Fees, salaries and benefits paid to pilots account for over 80% of costs, while most revenues come from pilotage fees. Therefore, the Authority must continue to focus its efforts on these areas, to maintain financial equilibrium while repaying its debt.

OBJECTIVES AND ACHIEVEMENTS

The Authority set the following objectives and achieved the following milestones in 1998.

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
<p>Attainment of financial self-sufficiency</p> <ul style="list-style-type: none"> - increase revenues - contain expenditures below inflation rate - update management, administrative and operating methods 	<ul style="list-style-type: none"> - application of the new fees published in 1997 and accepted by users boosted billings by 5.0% in 1998; - these same regulations contain a scheduled increase of 3.0% in 1999; - a task force was struck to review the fee schedule with a view to simplifying it and reflecting the current status of pilotage operations. This task force will submit its recommendations in early 1999. - Passage of Bill C-9 in 1998 should make it easier to maintain financial self-sufficiency, because the new fee schedule will come into effect 30 days after its publication. - debt service costs have increased, and take account of a new \$1.0 million loan to finance the income deficit for 1997. - labour contracts with pilots made it possible to keep increases modest and to cap certain expenditures. - with the passage of Bill C-9, negotiation of labour contracts with pilots is now governed by a dispute resolution mechanism. - the management committee formed to manage the renewal of the computerized assignment and billing system met several times in 1998 and examined a variety of options.; - staff were urged to participate in reviewing and updating the Procedures Manual; - administrative procedures were established for purposes of obtaining ISO 9002 certification in early 1999.

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
<p><i>Maximizing the efficiency of the pilotage system</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - maintaining incident-free operations - addressing users' needs - modernizing facilities 	<ul style="list-style-type: none"> - in 1998, 99.87% of assignments were incident-free; - contractual recognition of ongoing pilot training. - review and renewal of the computerized assignment and billing system, to come into operation in 1999; - consultations and frequent discussions with users with regard to the quality and efficiency of services rendered and information transmitted; - additions, repeals and amendments to some pilot operating rules, to improve service; - establishment of administrative processes to obtain ISO 9002 certification. - purchase of computer equipment required to implement assignment and billing systems; - as it was necessary to replace one of the pilot boats, a number of options (eg, construction, purchase, lease) were reviewed, as was the possibility of transporting pilots by helicopter.
<p><i>Modernizing the current pilot certification process</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - updating Authority regulations - evaluating certification standards - reviewing the pilot certification process 	<ul style="list-style-type: none"> - committee formed to review and submit amended regulations, specifically sections 19 to 34 inclusive relating to pilot licences and certificates; - continued revision and updating of examination syllabus; - active participation in a working committee to modernize pilot certification procedures, to implement recommendations from the study commissioned by Transport Canada and the Canadian Shipowners Association.

BUSINESS ENVIRONMENT

The Authority operates a strictly regulated monopoly. The Pilotage Act obliges ships meeting certain specifications and navigating in the waters of the St Lawrence between Les Escoumins and St Lambert to use the services of pilots. The Authority is the sole provider of such services in these waters. Some aspects of this monopoly situation entail different operating and administrative procedures from those found in private enterprise.

RATE INCREASE

To forestall abuses, Parliament has legislated mechanisms for setting pilotage fees. When the Authority must raise its rates, it is required to publish them in the official federal Gazette, and users have thirty days from that date to object. If objections are filed, the National Transportation Agency of Canada, an independent body, reviews users' claims and decides how to proceed with its inquiry. The Act requires the Authority to comply with the Agency's rulings.

Should an NTA decision go against the Authority, the financial impact from foregone income will have a clear impact on the achievement and maintenance of financial self-sufficiency. All planned strategies and objectives would then have to be reviewed in the light of the ruling.

CONTRACT PILOTS

Pilotage duties are performed by pilots affiliated with corporations, with which the Authority negotiates contracts. Only the Port of Montreal pilots are on the Authority's payroll. Here again, legislation provides for certain measures. Under the Act, pilots serving a given district may be either on contract or on payroll, but only one or the other arrangement is allowed in the same district.

Since pilotage services in any one district are provided by a single group, and since the law blocks competition, the Authority has to negotiate with pilots' corporations holding a monopoly. The new Bill C-9 includes a mechanism for resolving disputes that may arise during negotiations. Work stoppages are not permitted under this legislation.

Pilotage contract costs represent some 80% of total outlays; thus, the outcome of negotiations has a decisive impact on the Authority's financial well-being.

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct effect on the Authority's operations and financial performance. Traffic is not constant from month to month, in fact, there are definite quarterly variations. The first three months of the year, being winter, are relatively quiet; furthermore, Montreal is the terminus of navigation because the St Lawrence Seaway is closed. The fourth quarter of the year is always the busiest.

NUMBER OF ASSIGNMENTS, BY QUARTER		
	1998	%
1 st quarter	3,698	16.8%
2 nd quarter	5,327	24.2%
3 rd quarter	6,357	28.9%
4 th quarter	6,636	30.1%

Since certain charges are by nature fixed, traffic variations must be taken into account in planning income flows to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is subject to pressures from a variety of factors, including:

- weather conditions on the St Lawrence River and in the Gulf;
- the value of the Canadian dollar on international markets, pushing imports and exports down or up;
- inflation and interest rates, which influence product prices and have a similar effect to that of variations in the exchange rate;
- competition from other transport modes.

Although the Authority faces no legal competition in the marine industry, it does have to compete commercially with East Coast US ports. Pilotage fees are only one of many costs incurred by ships. Consequently, all elements of the Canadian marine industry, including the Authority, are striving to provide the optimal service at the lowest cost, to maintain shipping activity on the navigable waters of the St Lawrence.

OUTLOOK FOR 1999

1999 will be a year of transition for the Authority and its clients. Major changes will have an impact on the management of the Authority.

BILL C-9

A wide-ranging study of the national marine industry by the Department of Transport in 1995 required the Authority to review in detail the current boundaries of its mandatory pilotage districts and standards for pilot certification and vessel exemption criteria, and to set fair and realistic rates while cutting costs.

This vast review gave rise to Bill C-9, which received royal assent on June 11, 1998. This legislation modifies the Pilotage Act.

The legislation requires the Authority to be financially self-sufficient and denies it access to Parliamentary appropriations. It also includes a new rate setting mechanism and a new arbitration mechanism to govern negotiations with pilot corporations. The latter will prevent work stoppages and thus contribute to a healthier business climate.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

The Authority expects to end 1999 with a profit. Substantial effort has been made, and will continue to be made, to assure this outcome.

We need to be alert, however, because of debt servicing and capital outlays, the Authority will end the year 1999 with an income deficit that must be covered by a bank loan.


A new pilotage fee schedule incorporating a 3.0% increase took effect on January 1, 1999. In this regard, the Authority has made strenuous efforts to persuade clients of the need for the new rates and for the earliest possible attainment of financial self-sufficiency. A new fee schedule, to take effect January 1, 2000, will be published in 1999.

ADMINISTRATION AND OPERATIONS

Over the years, the Authority has cut back its staff while maintaining a high level of efficiency and client satisfaction. Effort must be expended to ensure that these achievements are not eroded.

The two contracts with the pilots' corporations expire in 1999 (on June 30 and December 31, respectively). Therefore, 1999 will be a year of negotiations, which will have an impact on results for that and succeeding years.

INTERNET

INTERNET NETWORK	apl@apl.gc.ca
	<p>The Authority can be reached by Internet at the address shown, thus offering clients better service.</p> <p>A Web site should be ready in 2000 and will contain such things as fee schedules and pilotage regulations.</p>

YEAR 2000 TRANSITION

In 1998, to make the transition to the new millenium with no computer-related problems, the Authority undertook a project to rewrite its computerized system for assignment and billing of pilotage services. It will use the opportunity to improve this computerized system to better serve the needs of clients, pilots and general administration.

A team was established to examine and analyse all possible impacts on facilities and systems. A work plan and schedule was established, and certificates of compliance obtained from suppliers and manufacturers.

BREAKDOWN OF 1998 FINANCIAL RESULTS

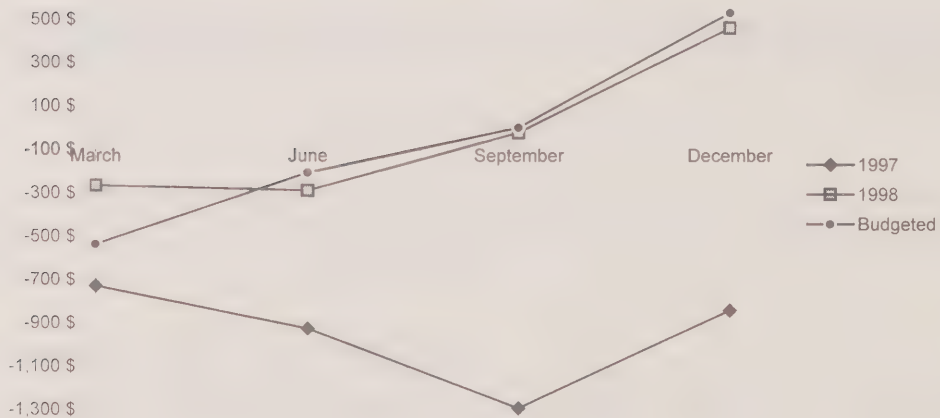
The purpose of this breakdown is to make the financial statements appearing on the following pages easier to understand, to explain year-to-year variations and to relate figures to the budgets allocated for 1998.

FINANCIAL OVERVIEW

During fiscal 1998, the Authority posted a net profit of \$463,516, compared with a net loss of \$834,337 in 1997; this represents an improvement of \$1,297,853. The budget for 1998 forecast a net profit of \$535,000. Efforts have been made to boost revenues and to reduce and/or cap expenditures. The 1998 results made it possible for the Authority to achieve financial self-sufficiency.

Bank loans have increased, as they were required to cover the losses for 1997, in keeping with Transport Canada's national marine policy.

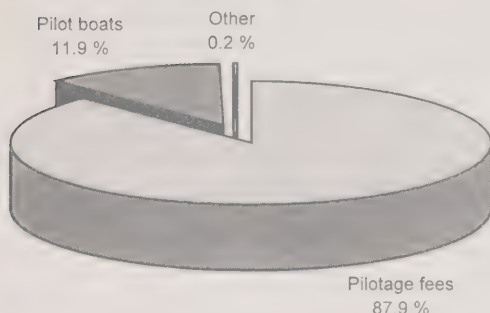
Comparative table of results as at December 31, 1998



REVENUES

Revenues come chiefly from the fees charged for the services of pilots and pilot boats. A new pilotage fee schedule incorporating a 5.0% increase came into effect on January 1, 1998. Marine traffic increased by 5.1% in 1998 over the same period the previous year. Average ship dimensions and drafts were roughly the same as in 1997. These factors together created additional income on the order of \$3,134,000.

1998 REVENUES



Revenues from pilot boats are likewise influenced by traffic volume and fees charged to users. These revenues represent what the Authority has to pay the private companies that provide the service as stipulated in their respective contracts, together with the overhead associated with this service.

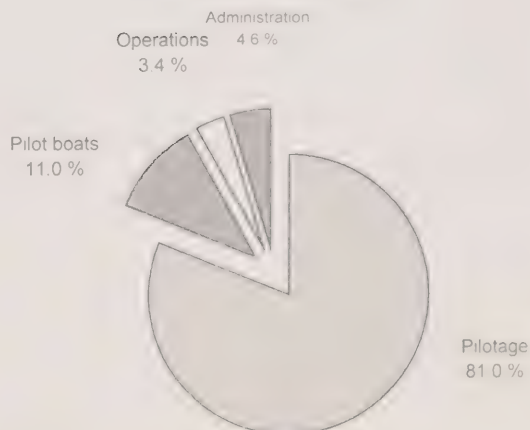
EXPENDITURES

Most of the Authority's costs consist of fees, salaries and benefits to pilots. Like revenues, these costs are directly affected by marine traffic, volume and ship dimensions and drafts.

Pilotage costs for the Port of Montreal are relatively stable, since the pilots are employed by the Authority. Therefore, traffic volume and type have little impact on these costs.

Overhead costs have increased. In this regard, it should be remembered that the requirement to finance losses through bank loans has resulted in substantially higher interest costs. In 1998, the cost of professional services increased, largely because of legal fees to manage pilot contracts and address a number of other matters.

1998 EXPENDITURES



FINANCIAL AND STATISTICAL HIGHLIGHTS

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER, 31

(in thousands of dollars)

	1998	1997	1996	1995	1994
Revenues					
Pilotage charges	36,298	33,654	31,586	30,397	29,556
Pilot boats	4,932	4,442	4,356	3,909	3,740
Others	81	89	77	61	58
TOTAL	\$ 41,311	\$ 38,185	\$ 36,019	\$ 34,367	\$ 33,354

Expenses					
Pilots' fees salaries and benefits	33,086	31,946	31,958	31,869	30,024
Operating costs of pilot boats	4,479	4,081	4,034	3,753	3,485
Operation and administration	3,282	2,992	2,855	2,922	3,020
TOTAL	\$ 40,847	\$ 39,019	\$ 38,847	\$ 38,544	\$ 36,529

Net income (loss)	\$ 464	\$ (834)	\$ (2,828)	\$ (4,177)	\$ (3,175)
--------------------------	---------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------

Working Capital	\$ (664)	\$ (918)	\$ (2,043)	\$ (296)	\$ 171
------------------------	-----------------	-----------------	-------------------	-----------------	---------------

Number of Employees	**	**	**		
Officers	3	3	3	3	4
Administration	10	10	10	11	11
Dispatching	17	16	16	19	20
Boat crew	12	12	12	13	13
Employee pilots	8	8	8	9	10
Contract pilots	174	167	165	164	171
(active licences - person years)					

Statistics					
Number of assignments	22,018	20,941	21,342	21,973	22,550
Number of incidents*	29	26	23	31	34
% of incident free assignments	99.87%	99.88%	99.89%	99.86%	99.85%

*Compilation of all maritime incident reports with or without damage

**Regular employees

THE AUTHORITY

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The objects of the Laurentian Pilotage Authority are to establish, operate, maintain and administer in the interest of safety an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to St Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To attain these objects, Regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

- 1) the establishment of compulsory pilotage areas;
- 2) the prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;
- 3) the prescribing of classes of licences and classes of pilotage certificates that may be issued;
- 4) the prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all Regulations which are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make Regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS OF THE CORPORATION

Board of Directors

Jean-Claude Michaud
*Chairman
of the Corporation*

Gilles Champagne
*President & CEO
Oceanex (1997) Inc.*

Louis Forget
*Director
Ultramar Ltd.*

Michael Briggs Milner*
*Vice-President
Robert Reford Inc.*

Paul-André Michaud*
*Group Managing Partner, Greater Montreal
Samson Bélair Deloitte & Touche*

Gilles Denis*, pilot
Pilotes du Saint-Laurent central inc.

Jean Bouchard, pilot
*Corporation des pilotes du
Bas Saint-Laurent*

* Members of the Audit Committee

Officers

Jean-Claude Michaud
*Chairman
of the Corporation*

Guy P. Major, LL.L.**
Secretary

Yvon Martel
Treasurer

Clément Deschênes
Director of Operations

**The duties of the Corporate Secretary are exercised by Legal Counsel who is not an employee of the Authority.

Special Advisor

Guy P. Major, LL.L.
Legal Counsel

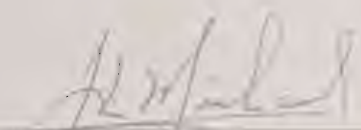
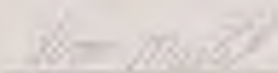
STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

The management of the Authority is responsible for the performance of the duties assigned to them by its Board of Directors. These include the preparation of the annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with generally accepted accounting principles on a basis consistent with that of the preceding year, and include estimates based on management's assessment and judgement.

Management maintains books and records, financial and managerial, suitable accounting system and management practices designed in such a manner as to provide reasonable assurance that reliable and accurate financial information is provided on a timely basis. Assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part 5 of the Financial Administration Act and its regulations as well as the Pilotage Act and regulations and bylaws of the Authority and any directives given to its resources are managed economically and efficiently, and that the objectives of the corporation are carried out effectively.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the financial statements of the Authority in accordance with generally accepted auditing standards.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control and exercises the responsibility through the Audit Committee composed of three directors whom are not employees of the Authority. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors and meets on a regular basis with management and the Auditor General of Canada who has continuous access to the Committee.


Jean-Claude Michaud
Chairman
Yvon Martel
Treasurer

Montreal, Quebec
February 5, 1999



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 1998 and the statements of operations and deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 1998 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Sheila Fraser, FCA
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 5, 1999

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet as at December 31, 1998

	1998	1997
Assets		
Current		
Cash	599,678	—
Accounts receivable	5,723,214	7,410,012
	<u>\$ 6,322,892</u>	<u>\$ 7,410,012</u>
Capital assets (Note 4)	3,231,174	3,181,500
	<u>\$ 9,554,066</u>	<u>\$ 10,591,512</u>
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	—	571,389
Current portion of bank loans (Note 5)	921,183	548,497
Accounts payable	6,065,949	7,208,019
	<u>\$ 6,987,132</u>	<u>\$ 8,327,905</u>
Long term		
Provision for employee termination benefits	755,140	705,598
Bank loans (Note 5)	3,805,715	4,015,446
	<u>4,560,855</u>	<u>4,721,044</u>
	<u>\$ 11,547,987</u>	<u>\$ 13,048,949</u>
Equity of Canada		
Contributed capital	2,479,154	2,479,154
Deficit	(4,473,075)	(4,936,591)
	<u>(1,993,921)</u>	<u>(2,457,437)</u>
	<u>\$ 9,554,066</u>	<u>\$ 10,591,512</u>

The accompanying Notes are integral part of these financial statements.

Approved by the Authority

Chairman

JEAN-CLAUDE MICHAUD

Member

PAUL-ANDRE MICHAUD

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Deficit for the year ended December 31, 1998

	1998	1997
Revenues		
Pilotage charges	41,229,957	38,095,969
Interest and other revenues	80,787	89,313
	<u>\$ 41,310,744</u>	<u>\$ 38,185,282</u>
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	33,085,894	31,946,066
Operating costs of pilot boats (Note 5)	4,478,583	4,081,134
Staff salaries and benefits	1,815,619	1,721,381
Professional services and members' allowances	617,898	495,217
Financing costs	212,886	173,363
Rentals	172,825	189,276
Utilities, material and supplies	113,020	109,824
Transportation, travel and hospitality	89,270	74,123
Communications	74,932	100,123
Maintenance	56,611	28,210
Other	129,690	100,902
	<u>\$ 40,847,228</u>	<u>\$ 39,019,619</u>
Net income (loss) for the year	\$ 463,516	\$ (834,337)
Deficit, beginning of the year	(4,936,591)	(4,102,254)
Deficit, end of the year	<u>\$ (4,473,075)</u>	<u>\$ (4,936,591)</u>

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Changes in Financial Position for the year ended December 31, 1998

	1998	1997
Operating activities		
Net income (loss) for the year	463,516	(834,337)
Non-cash items:		
Amortization	287,207	311,183
Increase (decrease) in the provision for employee termination benefits	49,542	(18,402)
	<u>\$ 800,265</u>	<u>\$ (541,556)</u>
Decrease in accounts receivable	1,686,798	689,828
Increase (decrease) in accounts payable	(1,142,070)	464,902
	<u>\$ 1,344,993</u>	<u>\$ 613,174</u>
Investing activities		
Additions to capital assets	<u>\$ (336,881)</u>	<u>\$ (72,563)</u>
Financing activities		
Bank loan	1,000,000	2,500,000
Repayment on bank loans	(837,045)	(306,182)
	<u>\$ 162,955</u>	<u>\$ 2,193,818</u>
Cash (bank indebtedness)		
Increase in cash for the year	1,171,067	2,734,429
Balance, beginning of the year	(571,389)	(3,305,818)
Balance, end of the year	<u>\$ 599,678</u>	<u>\$ (571,389)</u>

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1998

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the Pilotage Act. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis. In accordance with the new Canada Marine Act, assented to 11th June, 1998 (Bill C-9) that modified the Pilotage Act, the Authority has no longer access to parliamentary appropriations.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. The Authority is not an agent of the Crown and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	10 years
Computer equipment	5 years
Boarding facilities	15 and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1998 (continued)

Pension plan

Employees participate in the Superannuation Plan administered by the Government of Canada. The employees and the Authority contribute equally to the cost of the Plan. This contribution represents the total liability of the Authority. Contributions in respect of current service and all admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement.

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Employee termination benefits

On termination of employment, employees are entitled to certain benefits provided for under their collective agreements and their conditions of employment. Generally, the benefits equal one week of salary for each year of employment. The cost of these benefits is expensed in the year in which they are earned.

3. Fair values of financial instruments

The transactions related to accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair value because of their short term maturity. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 1998, the fair value of the bank loans is estimated at \$ 4,829,042 (\$ 4,663,483 on December 31, 1997) while the book value is \$ 4,725,898 (\$ 4,563,943 on December 31, 1997). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes of Financial Statements December 31, 1998 (continued)

4. Capital assets

	1998			1997		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
Land	9,300	--	9,300	9,300	--	9,300
Buildings	66,386	34,669	31,717	57,572	31,612	25,960
Pilot Boats	3,758,313	1,836,432	1,921,881	3,758,313	1,673,405	2,084,908
Furniture and fixtures	150,462	112,541	37,921	148,646	112,818	35,828
Communications equipment	96,515	35,568	60,947	149,530	98,711	50,819
Computer equipment	480,504	106,657	373,847	266,418	160,381	106,037
Boarding facilities	303,344	220,580	82,764	303,344	212,291	91,053
Wharf improvements	1,090,318	377,521	712,797	1,090,318	312,723	777,595
	\$ 5,955,142	\$ 2,723,968	\$ 3,231,174	\$ 5,783,441	\$ 2,601,941	\$ 3,181,500

Amortization for the year is \$ 287,207 (\$ 311,183 in 1997).

5. Bank Loans

	1998	1997
Loan to finance the acquisition of a pilot boat matures in 2001 and bears interests at a rate of 7.23%. The capital repayments are calculated based on an amortization period of 15 years, guarantied by a first maritime mortgage on the pilot boat with a net book value of \$ 1,918,940.	2,173,524	2,276,035
Loan to finance the cash deficit of the year 1996 matures in 2002 and bears interests at a rate of 7.10%.	1,840,272	2,287,908
Loan to finance the cash deficit of the year 1997 matures in 2001 and bears interests at a rate of 5.9%.	713,102	--
	\$ 4,726,898	\$ 4,563,943
Less: current portion	921,183	548,497
	\$ 3,805,715	\$ 4,015,446

As at December 31, the capital repayments of these loans for the following years are as follows:

1998	--	548,497
1999	921,183	588,874
2000	981,114	632,199
2001	2,532,944	2,502,716
2002	291,657	291,657
	\$ 4,726,898	\$ 4,563,943

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements December 31, 1998 (continued)

Interest expense in the amount of \$ 160,702 (\$ 168,264 in 1997) related to the bank loan to finance the pilot boat is recorded in the item " Operating costs of pilot boats "

6. Contingencies

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

7. Commitments

The future minimum payment commitments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

1999	170,457
2000	175,713
2001	175,713
2002	175,713
2003-2004	204,998
	<u>\$ 902,594</u>

8. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

9. Uncertainty due to the Year 2000 Issue

The Year 2000 Issue arises because many computerized systems use two digits rather than four to identify a year. Date-sensitive systems may recognize the year 2000 as 1900 or some other date, resulting in errors when information using year 2000 dates is processed. In addition, similar problems may arise in some systems which use certain dates in 1999 to represent something other than a date. The effects of the Year 2000 Issue may be experienced before, on, or after January 1, 2000 and, if not addressed, the impact on operations and financial reporting may range from minor errors to significant systems failure which could affect the Authority's ability to conduct normal business operations. It is not possible to be certain that all aspects of the Year 2000 Issue affecting the Authority, including those related to the efforts of customers, suppliers, or other third parties, will be fully resolved.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers du 31 décembre 1998 (suite)

Les frais d'intérêts de 160 702 \$ (168 264 \$ en 1997) afférents à l'emprunt bancaire pour le financement d'un bateau-pilote sont comptabilisés au poste « coût d'exploitation des bateaux-pilotes ».

6. Eventualités

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

7. Engagements

Les engagements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

1999	170 457
2000	175 713
2001	175 713
2002	175 713
2003-2004	204 998
	<u>902 594 \$</u>

8. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparue en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'Etat créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

9. Incertitude découlant du problème du passage à l'an 2000

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Les répercussions du problème du passage à l'an 2000 pourront se faire sentir le 1^{er} janvier de l'an 2000, ou encore avant ou après cette date, et, si l'on n'y remédie pas, les conséquences sur l'exploitation et l'information financière peuvent aller de erreurs mineures à une défaillance importante des systèmes qui pourrait nuire à la capacité de l'Administration d'exercer normalement ses activités. Il n'est pas possible d'être certain que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence sur l'Administration, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les clients, les fournisseurs ou d'autres tiers, seront entièrement résolus.

4. Immobilisations

	1998			1997		
	Amortissement			Amortissement		
	Coût	cumulé	nette	Coût	cumulé	nette
Terrains	9 300	--	9 300	9 300	--	9 300
Bâtiments	66 386	34 669	31 717	57 572	31 612	25 960
Bateaux-pilotes	3 758 313	1 836 432	1 921 881	3 758 313	1 673 405	2 084 908
Matériel d'agencement	150 462	112 541	37 921	148 646	112 818	35 828
Matériel de communication	96 515	35 568	60 947	149 530	98 711	50 819
Matériel informatique	480 504	106 657	373 847	266 418	160 381	106 037
Matériel d'embarquement	303 344	220 580	82 764	303 344	212 291	91 053
Matériel d'un quai	1 090 318	377 521	712 797	1 090 318	312 723	777 595
	5 955 142 \$	2 723 968 \$	3 231 174 \$	5 783 441 \$	2 601 941 \$	3 181 500 \$

L'amortissement pour l'exercice est de 287 207 \$ (311 183 \$ en 1997).

5. Emprunts bancaires

	1998		1997	
Emprunt pour financer l'acquisition d'un bateau-pilote échéant en 2001, portant intérêt au taux de 7,23 % dont les remboursements de capital sont calculés sur une base d'amortissement de 15 ans, garanti par une hypothèque maritime de premier rang sur le bateau-pilote d'une valeur nette comptable de 1 918 940 \$.	2 173 524		2 276 035	
Emprunt pour financer le déficit de trésorerie de l'exercice 1996 échéant en 2002 et portant intérêt au taux de 7,10 %.	1 840 272		2 287 908	
Emprunt pour financer le déficit de trésorerie de l'exercice 1997 échéant en 2001 et portant intérêt au taux de 5,9 %.	713 102		--	
Moins : tranche échéant à moins d'un an	921 183		548 497	
	3 805 715 \$		4 015 446 \$	

Au 31 décembre, les versements sur le capital de ces emprunts au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

1998	--	548 497
1999	921 183	588 874
2000	981 114	632 199
2001	2 532 944	2 502 716
2002	291 657	291 657
	4 726 898 \$	4 563 943 \$

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers du 31 décembre 1998 (suite)

Régime de retraite

Tous les employés participent au régime de retraite administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent également le coût du régime. Cette contribution représente le total des obligations de l'Administration. Les contributions, pour services courants et pour services antérieurs admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services antérieurs est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique.

Prestations de cessation d'emploi

Les employés ont droit à des prestations de cessation d'emploi tel que le prévoient leurs conventions collectives et leurs conditions d'emploi. De façon générale, les prestations équivalent à une semaine de salaire pour chaque année d'emploi. Le coût de ces prestations est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont acquises par les employés.

3. Juste valeur des instruments financiers

Les transactions liées aux débiteurs et aux créditeurs sont encourees dans le cours normal des affaires. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapprochent de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs. Par conséquent, le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 1998, la juste valeur des emprunts bancaires est estimée à 4 829 042 \$ (4 653 483 \$ au 31 décembre 1997), alors que la valeur aux livres est de 4 726 898 \$ (4 563 943 \$ au 31 décembre 1997). L'estimé est basé sur l'actualisation des versements futurs en capital au taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers du 31 décembre 1998

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, a pour mission de mettre sur pied de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limtrophes. La loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équilibrés et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour subvenir. En vertu de la nouvelle Loi maritime du Canada sanctionnée le 11 juin 1998 (Loi C-59) et qui a pour effet de modifier la loi sur le pilotage, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'Etat inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. L'Administration n'est pas un agent de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les normes comptables généralement reconnues. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

Immobilisations

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencement	10 ans
Matériel de communication	10 ans
Matériel informatique	5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un quel	15 ans

Amort d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations qui ont été financées par crédits parlementaires sont comptabilisées à titre de capital d'apport.

Etat de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998

Activités d'exploitation

23

Etat des résultats et du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998

	1998	1997
Revenus		
Droits de pilotage	41 229 957	38 096 969
	80 787	89 313
	<u>41 310 744 \$</u>	<u>38 186 282 \$</u>
Depenses		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	33 085 894	31 946 066
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes (note 5)	4 478 512	4 081 134
Salaires et avantages du personnel	1 815 619	1 721 381
Autres dépenses	617 898	495 217
	212 886	173 363
	172 825	189 276
	113 020	109 824
	89 270	74 123
	74 932	100 123
	56 611	28 210
	129 690	100 902
	<u>40 847 228 \$</u>	<u>39 019 619 \$</u>
Profit (perte) net pour l'exercice	463 516 \$	(834 337) \$
Déficit au début de l'exercice	(4 936 591)	(4 102 254)
Déficit à la fin de l'exercice	<u>(4 473 075) \$</u>	<u>(4 936 591) \$</u>

Les notes afférentes aux états financiers font partie intégrale des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan au 31 décembre 1998

1998		1997	
Actif			
À court terme			
Encaisse			
Débiteurs			
599 678	5 723 214	7 410 012	7 410 012 \$
6 322 892 \$			
3 231 174		3 181 500	10 591 512 \$
9 554 066 \$			
Passif			
À court terme			
Dette bancaire			
Tranche des emprunts bancaires échéant à moins de un an (note 5)			
Créditeurs			
À long terme			
Provision pour prestations de cessation d'emploi			
Emprunts bancaires (note 5)			
755 140	3 805 715	705 598	4 015 446
4 560 855		4 721 044	13 048 949 \$
11 547 987 \$			
2 479 154	(4 473 075)	2 479 154	(4 936 591)
9 554 066 \$	(1 993 921)		(2 457 437)
			10 591 512 \$

Les notes afférentes aux états financiers font partie intégrale des états financiers.

Approuvé par l'Administration :

Le président,
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Un membre,
PAUL-ANDRÉ MICHAUD



RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 1998 et les états des résultats et du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à examiner ces états financiers en me fondant sur ma certification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, des notes explicatives présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de l'Administration au 31 décembre 1998 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare que mon avis est conforme aux principes comptables et aux principes de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada,

Sheila Fraser, FCA

Commissaire aux finances publiques

EXPOSÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration est chargée de s'acquiescer des fonctions que le conseil d'Administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation du rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus, lesquels ont été approuvés de la même manière qu'un cours de l'exercice précédent. Ces états comprennent également des renseignements modèles sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont acquise.

La direction veille à ce que la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'acquisition de contreparties financières, les contrôles de gestion, de systèmes d'information comptables et de méthodes de gestion soient conçus pour lui permettre d'obtenir la certitude raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise qui y a protection et contrôle de ses éléments d'actif, qu'il y a respect au niveau de ses opérations, de sa dette et de la loi sur la gestion des ressources humaines et de ses règlements, de la loi sur le blanchiment et des règlements administratifs de l'Administration ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion satisfaisante et efficiente de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

Le vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec ses normes de vérification généralement reconnues, la vérification des états financiers de l'Administration. Le conseil d'Administration veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qui a trait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui ne sont pas employés par l'Administration. Le comité de vérification acquiesce aux pratiques que le conseil et conseil d'Administration et a des rencontres régulières avec la direction et le vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.

Jean-Louis Martel
Président

Yvon Martel
Président

Montréal, Québec
Le 5 février 1999

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTION

Conseil d'administration

Jean-Claude Michaud

Président

de la société

Gilles Champagne

Président-directeur général

Océanex (1997) inc.

Louis Forget

Directeur principal

Littamar inc.

Michael Briggs Milner*

Vice-président

Robert Reford inc.

Paul-André Michaud*

Associé directeur Grand Montréal

Samson Bélair Deloitte & Touche

Gilles Denis*, pilote

Pilotes du Saint-Laurent central inc.

Jean Bouchard, pilote

Corporation des pilotes du

Bas Saint-Laurent

* Membres du comité de vérification

Direction

Jean-Claude Michaud

Président

de la société

Guy P. Major, LL.*

Secrétaire

Yvon Martel

Trésorier

Clément Deschênes

Directeur à l'exploitation

**La fonction de secrétaire est exercée par le conseiller juridique qui n'est pas à l'emploi de l'Administration.

Conseiller spécial

Guy P. Major, LL.

Conseiller juridique

L'ADMINISTRATION

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1^{er} février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes situées dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1. l'établissement des zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de ses opérations.

FAITS SAILLANTS FINANCIERS ET STATISTIQUES

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(en milliers de dollars)

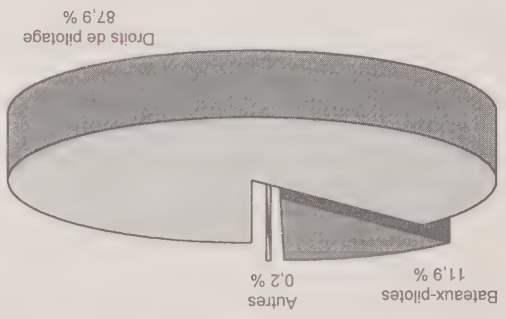
	1998	1997	1996	1995	1994
Revenus					
Droits de pilotage	36 298	33 654	31 586	30 397	29 556
Bateaux-pilotes	4 932	4 442	4 356	3 909	3 740
Autres	81	89	77	61	58
TOTAL	41 311 \$	38 185 \$	36 019 \$	34 367 \$	33 354 \$
Dépenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	33 086	31 946	31 958	31 869	30 024
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	4 479	4 081	4 034	3 753	3 485
Opération et administration	3 282	2 992	2 855	2 922	3 020
TOTAL	40 847 \$	39 019 \$	38 847 \$	38 544 \$	36 529 \$
Profit (perte) net	464 \$	(834 \$)	(2 828 \$)	(4 177 \$)	(3 175 \$)
Fonds de roulement	(664 \$)	(918 \$)	(2 043 \$)	(296 \$)	171 \$
Nombre d'employés	**	**	**		
Capitaine	3	3	3	3	4
Administration	10	10	10	11	11
Affectations	17	16	16	19	20
Employés de navire	12	12	12	13	13
Pilotes employés	8	8	8	9	10
Bateaux auxiliaires	174	167	165	164	171
(brevets actifs - années personnes)					
Statistiques					
Nombre d'affectations	22 018	20 941	21 342	21 973	22 550
Nombre d'incidents*	29	26	23	31	34
% d'affectations sans incident	99,87%	99,88%	99,89%	99,86%	99,85%

*Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages
 **Chiffres permanents

REVENUS

Les revenus se composent principalement de droits de pilotage à l'égard des services de pilotes et de bateaux-pilotes. Un nouveau tarif de droits de pilotage, prévoyant une augmentation de 5,0 %, est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1998. Le niveau du trafic maritime a augmenté de 5,1 % en 1998 comparativement à l'année précédente. Les dimensions moyennes des navires ainsi que les tirants d'eau moyens sont sensiblement les mêmes qu'en 1997. Tous ces facteurs combinés ont eu pour effet d'apporter des revenus additionnels de l'ordre de 3 134 000 \$.

REVENUS 1998



Quant aux revenus relatifs aux services de bateaux-pilotes, ceux-ci sont également influencés par le niveau du trafic ainsi que par les augmentations facturées aux usagers. Ces revenus représentent le coût du service que doit assumer l'Administration auprès des entreprises privées qui offrent le service et qui sont inclus dans leurs contrats respectifs, plus les frais d'administration relatifs à ces services.

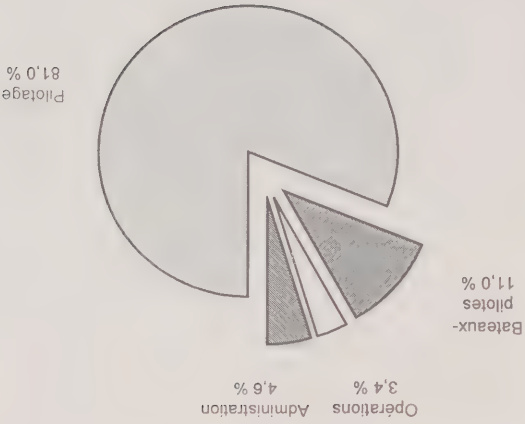
DÉPENSES

La majorité des dépenses de l'Administration se composent des honoraires, des traitements et des prestations des pilotes. Tout comme les revenus, ces dépenses sont directement influencées par le niveau du trafic maritime, la dimension des navires et le tirant d'eau de ces derniers.

Les dépenses relatives aux pilotes du port de Montréal sont de nature relativement fixe puisqu'ils sont des employés de l'Administration. Par conséquent, ces dépenses sont très peu influencées par le volume et le type de trafic maritime.

Les dépenses administratives ont enregistré une augmentation. À ce chapitre, il faut tenir compte du fait que l'obligation de financer les pertes par des emprunts bancaires a eu pour conséquence d'accroître considérablement les frais d'intérêts. En 1998, le coût des services professionnels s'est accru principalement des honoraires légaux afin de pouvoir gérer l'application des contrats de pilotes et divers dossiers.

DÉPENSES 1998



ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS 1998

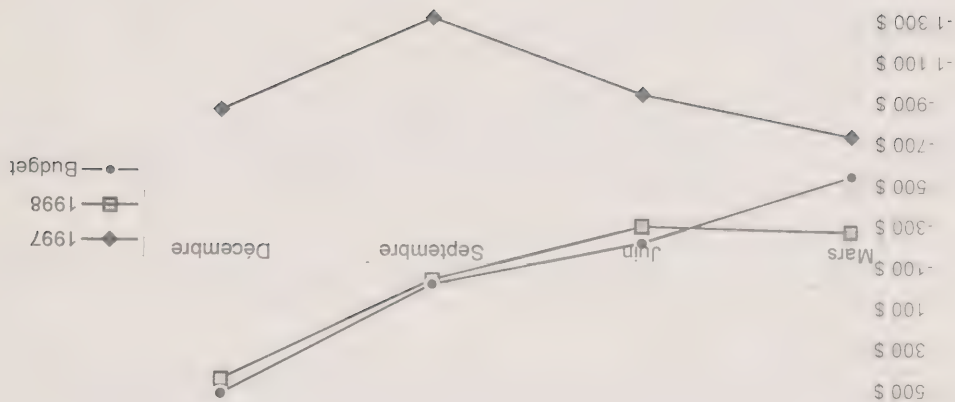
Cette analyse a pour but de permettre une meilleure compréhension des états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes de fournir des explications relativement aux variations entre les années, et de faire une corrélation avec les budgets qui étaient prévus à l'égard de l'année 1998.

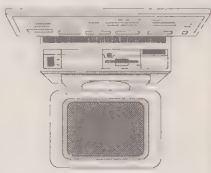
SURVOL FINANCIER

Au cours de l'année 1998, l'Administration a enregistré un profit net de 463 516 \$, alors qu'en 1997, une perte nette de 834 337 \$ était enregistrée, soit une variation de 1 297 853 \$. Quant au budget de 1998, il prévoyait un profit net de 535 000 \$. Des efforts ont été faits afin d'accroître les revenus et également afin de réduire et/ou de maintenir le niveau des dépenses. Les résultats obtenus en 1998 ont permis à l'Administration d'atteindre l'autonomie financière.

Les emprunts bancaires se sont accrus, car il a fallu financer la perte de 1997 par ce moyen, tout en respect avec la politique maritime nationale de Transports Canada.

État comparatif des résultats au 31 décembre 1998



<p>ap1@apl.gc.ca</p>	<p>RÉSEAU INTERNET</p>
<p>Afin de mieux servir la clientèle, l'Administration peut être rejointe par le réseau Internet à l'adresse indiquée ci-haut.</p> <p>Un site WEB devrait voir le jour en 2000 et contenir, entre autres, les tarifs et les règlements sur le pilotage.</p>	

TRANSITION À L'AN 2000

Afin de pouvoir passer le nouveau millénaire sans difficulté informatique, l'Administration a entrepris en 1998 la réécriture de son système informatique de facturation et d'affectation des services de pilotage. Elle en profitera également pour apporter des améliorations à ce système informatique afin de mieux répondre aux besoins de la clientèle, des pilotes et de l'administration générale.

Une équipe a été mise sur pied afin de regarder et d'analyser tous les impacts possibles sur les équipements et les systèmes. Un plan de travail avec échéancier a été établi et des certificats de conformité sont obtenus des fournisseurs et fabricants.

L'exercice 1999 sera une année de transition pour l'Administration et sa clientèle. Des changements importants auront un impact sur la gestion de l'Administration.

LOI C-9

À la suite de la vaste étude du secteur maritime national entreprise par le ministre des Transports en 1995, l'Administration doit passer minutieusement en revue la désignation actuelle des circonstances de pilotage obligatoire, les normes de délivrance des brevets et des certificats de pilotage, les critères d'exemption des navires, l'établissement de tarifs équitables et réalistes ainsi que l'obligation de réduire les coûts.

Cette vaste étude s'est soldée par l'adoption de la Loi C-9 qui fut sanctionnée le 11 juin 1998.

Cette loi impose à l'Administration l'obligation de s'autofinancer et de ne plus avoir recours aux crédits parlementaires. De plus, un nouveau mécanisme de mise en application des tarifs sera effectif ainsi qu'un mécanisme d'arbitrage qui régira les négociations avec les corporations de pilotes. Ce mécanisme permettra d'éviter tout arrêt du service et assurera un climat commercial sain.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration prévoit terminer 1999 avec des résultats positifs. Les efforts entrepris et continus permettent d'en arriver à ce résultat.

Il faudra cependant demeurer vigilant, car en tenant compte des remboursements de la dette et des déboursés pour l'acquisition d'immobilisations, l'Administration terminera 1999 avec un déficit de l'encaisse qui sera financé par emprunt bancaire.

Un nouveau tarif de pilotage majoré de 3,0 % est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1999. À cet égard, l'Administration a déployé beaucoup d'efforts afin de sensibiliser sa clientèle à la nécessité d'obtenir ce nouveau tarif et d'atteindre l'autonomie financière dans les plus brefs délais. Au cours de l'année 1999, un nouveau tarif sera publié et sera effectif le 1^{er} janvier 2000.

ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Au cours des années, l'Administration a réduit ses effectifs tout en maintenant un haut niveau d'efficacité et de satisfaction de sa clientèle. Des efforts doivent être déployés pour garder ces acquis.

Les deux contrats signés avec les corporations de pilotes prennent fin respectivement le 30 juin 1999 et le 31 décembre 1999. L'exercice 1999 sera donc une année de négociations, lesquelles influenceront les résultats des années 1999 et suivantes.

TRAFFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic n'est pas constant d'un mois à l'autre, mais l'on remarque plutôt une variation que l'on peut établir par trimestre. Les trois premiers mois de l'année, qui sont des mois d'hiver, sont relativement calmes, et les voyages se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE			
	1998		%
1 ^{er} trimestre	3 698	16,8 %	
2 ^e trimestre	5 327	24,2 %	
3 ^e trimestre	6 357	28,9 %	
4 ^e trimestre	6 636	30,1 %	

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, on doit tenir compte de la variation du trafic dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le volume du trafic. Ce dernier subit l'incidence de plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- les conditions climatiques ayant cours sur le fleuve Saint-Laurent ainsi que dans le golfe;
 - la valeur du dollar canadien sur les marchés internationaux qui a pour effet de diminuer ou d'augmenter les importations et les exportations de produits;
 - l'inflation et les taux d'intérêt qui ont une incidence sur le prix des produits et ont le même effet que la variation du change;
 - la concurrence des autres modes de transport.
- Malgré le fait que l'Administration ne subit aucune compétition légale dans l'industrie maritime, elle fait face à une compétition commerciale avec les ports de la côte Est américaine. Les coûts des services de pilotage ne sont qu'un des nombreux coûts que doivent engager les navires. Par conséquent, tous les intervenants de l'industrie maritime canadienne, y compris l'Administration, s'efforcent d'offrir le meilleur service au moindre coût, afin de maintenir l'activité maritime dans les voies navigables du Saint-Laurent.

ENVIRONNEMENT COMMERCIAL

L'administration expose ses services dans un marché monopolistique très réglementé. En vertu de la loi sur le pilotage, les navires satisfaisant à certaines spécifications et naviguant sur les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et Saint-Lambert sont tenus d'utiliser les services de pilotes. L'Administration est le seul organisme qui fournit ce service pour cette région. Plusieurs aspects de ce rôle monopolistique font que les modes d'exploitation et d'administration diffèrent de ce que l'on retrouve dans l'entreprise privée.

AUGMENTATION TARIFAIRE

Afin d'éviter tout abus, le législateur a prévu des mécanismes pour l'établissement des tarifs de pilotage. Lorsque l'Administration doit augmenter ses tarifs, elle est tenue de les publier dans la Gazette officielle du Canada, et les usagers ont 30 jours à compter de cette date pour les contester. S'il y a contestation, l'Office canadien des transports, un organisme indépendant évaluera la requête des usagers et décidera de la forme d'enquête à entreprendre. L'Administration est tenue, en vertu de la loi, de respecter la décision émise par l'Office canadien des transports.

Dans l'éventualité d'une décision de l'Office national des transports non favorable à l'Administration, l'incidence financière du manque à gagner aura un impact certain à l'atteinte et au maintien de l'autosuffisance financière. Une révision de l'ensemble des stratégies et objectifs planifiés afin de tenir compte d'une telle décision devient alors nécessaire.

PILOTES À CONTRAT

Les services de pilotage sont rendus par des pilotes représentés par des corporations et avec qui l'Administration négocie des contrats. Seuls les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration. Ici encore, le législateur a prévu certaines mesures. Selon la loi, les pilotes offrant leurs services dans une circonscription donnée doivent être des pilotes contractuels ou des employés, mais l'on ne peut retrouver les deux formes dans une même circonscription.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, et la loi ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec des corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. La nouvelle Loi C-9 prévoit un mécanisme de résolution des différends qui pourraient survenir au cours du processus des négociations. Aucun arrêt de travail n'est permis en vertu de cette loi.

Les coûts réelles aux contrats de pilotage représentent environ 80 % des dépenses totales. Par conséquent, le résultat des négociations a une incidence déterminante sur la santé financière de l'Administration.

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
<p>Maximiser l'efficacité du système de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - conserver un taux d'incidents peu élevé - répondre aux besoins des utilisateurs 	<ul style="list-style-type: none"> - en 1998, les affectations sans incident ont représenté 99,87 %; - reconnaissance dans les contrats de la formation continue des pilotes; - révision et renouvellement des systèmes informatiques d'affectation et de facturation qui seront en opération en 1999; - consultations et nombreux échanges avec les utilisateurs sur la qualité et l'efficacité du service rendu ainsi que sur l'information transmise; - ajout, retrait et modification de certaines règles de travail des pilotes permettant d'améliorer le service; - mise en place des processus administratifs pour l'obtention de la certification ISO 9002; - achat de matériel informatique nécessaire à l'implantation des systèmes d'affectation et de facturation; - le remplacement d'un des bateaux-pilotes étant nécessaire, différentes options telle que la construction, l'achat, la location ont été analysées ainsi que la possibilité d'effectuer les transbordements de pilotes par hélicoptère.
<p>Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise à jour des règlements de l'Administration - évaluer les normes de délivrance des certificats - étudier le processus d'obtention de certificat de pilotage 	<ul style="list-style-type: none"> - formation d'un comité de révision des règlements et dépôt des modifications; plus spécifiquement les articles 19 à 34 inclusivement, ces articles étant reliés aux brevets et certificats de pilotage; - continuation de la refonte et mise à jour du syllabus du programme d'étude; - participation active à un comité de travail sur la modernisation de la délivrance des certificats de pilotage et pour mettre en occurrence les recommandations de l'étude commandée par Transports Canada et l'Association des armateurs canadiens.

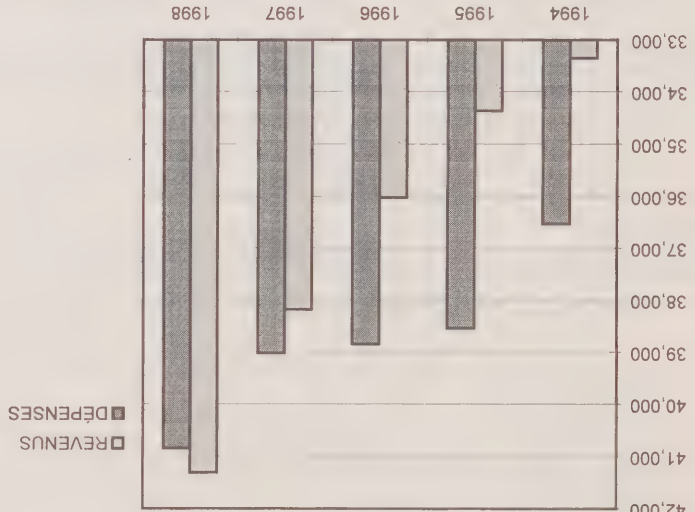
OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

Voici les objectifs et les réalisations que s'est fixés l'Administration en 1998

RÉALISATIONS	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> - l'application du règlement tarifaire publié en 1997 et accepté par les usagers a permis d'augmenter les charges tarifaires de 5,0 % au cours de l'année 1998; - ce même règlement prévoit une augmentation de 3,0 % pour l'année 1999; - un comité de travail a été formé pour réviser le tarif afin de le simplifier et de faire refléter l'état actuel des opérations de pilotage. Les recommandations de ce comité seront déposées au début de l'année 1999; - l'adoption en 1998 de la Loi C-9 devrait permettre de faciliter le maintien de l'autosuffisance financière puisque dorénavant, les nouveaux tarifs entreront en vigueur 30 jours après leur date de publication - les coûts du service de la dette ont augmenté et tiennent compte d'un nouvel emprunt de 1,0 \$ million pour financer le déficit de l'encaisse de l'année 1997; - l'application des contrats de travail avec les pilotes a permis de maintenir les augmentations à un bas niveau et de geler certaines dépenses; - avec l'adoption de la Loi C-9, les négociations des contrats de travail avec les pilotes sont maintenant régies par un mécanisme de résolution des différends. - le comité de direction formé pour gérer le renouvellement du système informatique d'affectation et de facturation a tenu plusieurs réunions au cours de l'année 1998 et évalué différentes options; - sensibilisation du personnel à participer à la révision et à la mise à jour du Manuel des procédures; - mise en place des processus administratifs nécessaires à l'obtention de la certification ISO 9002 au début de l'année 1999. 	<p><i>Atteinte de l'autosuffisance financière</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - augmentation des revenus <p><i>maintien des dépenses à l'intérieur du taux d'inflation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - mise à jour des méthodes de gestion, d'administration et d'exploitation

DÉFICIT DE L'ENCAISSE ET DETTE

TOTAL DES REVENUS ET DES DÉPENSES
(000)\$



Au cours des années, l'Administration a subi des pertes malgré l'obligation de devoir exploiter de façon financièrement autonome. Des efforts ont été faits afin d'augmenter les revenus et de réduire les dépenses. Ces efforts portent fruit et les résultats de l'année 1998 montrent un excédent des revenus sur les dépenses.

Le déficit annuel de l'encaisse jusqu'en 1995 a été comblé par des crédits parlementaires. À compter de 1996, Transports Canada a mis fin à cette pratique. La nouvelle Loi C-9 adoptée en 1998, qui a pour effet de modifier la Loi sur le pilotage, ne permet pas à l'Administration d'avoir recours aux crédits parlementaires. Par conséquent, les déficits de l'encaisse des années 1996 et 1997 ont été financés par des emprunts bancaires qui seront remboursés au cours des années à venir, à même l'excédent des revenus.

DÉFICIT DE L'ENCAISSE FINANÇÉ	
ANNÉE DU DÉFICIT	SOLDE DE L'EMPRUNT AU 31 DÉCEMBRE 1998
1996	1 840 272 \$
1997	713 102 \$
TOTAL DE LA DETTE	2 553 374 \$

Le profit réalisé en 1998, combiné à une gestion très stricte de la trésorerie, ont eu pour effet de permettre le financement des opérations sans emprunt additionnel malgré des déboursés de l'ordre de 837 000 \$ pour le remboursement de la dette.

L'objectif de l'atteinte de l'autonomie financière a été atteint en 1998 et le maintien de celle-ci revêt une grande importance. Plus de 80 % des dépenses représentent les honoraires, les traitements et les prestations des pilotes, alors que la majorité des revenus proviennent des droits de pilotage. Par conséquent, c'est à ces niveaux que l'Administration doit continuer d'accroître ses efforts afin de maintenir l'équilibre financier tout en remboursant sa dette.

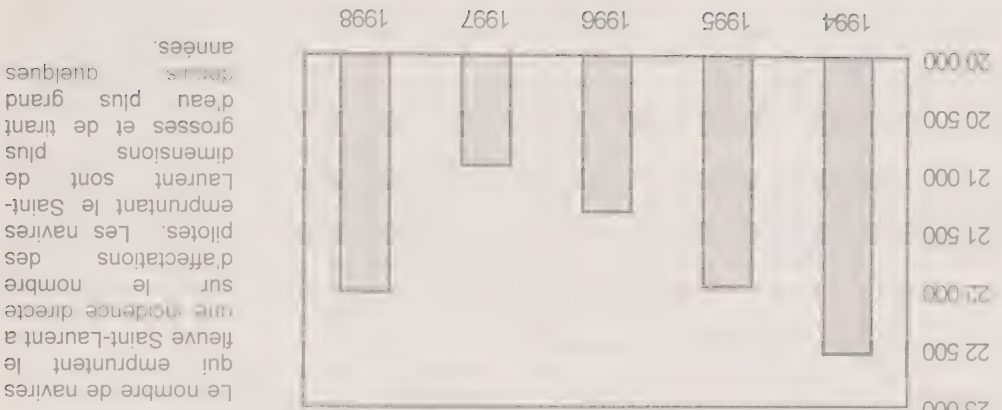
L'Administration des douanes est une administration avec un certain nombre d'activités dans l'Administration du port de Montréal pour la gestion des services dans les eaux non-protégées. L'Administration des douanes du Saint-Laurent exploite l'écueil de Saint-Laurent et gère les activités d'administration des activités maritimes, aide à la navigation, organise une police de sécurité maritime, les différents ports de la région. Les douanes exercent également des fonctions de propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

Les services administratifs de l'Administration des douanes sont au siège social de Montréal. Le service d'administration des douanes est une organisation à but non lucratif et le personnel du conseil est également le personnel administratif du conseil. Le personnel du conseil est un nombre de 50 et composé de 10 fonctionnaires, 10 personnes administratives, les représentants des employeurs de navires, ainsi que les policiers, douanes du port de Montréal. Les ports à coté sont environ 182 et leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime.

VOLUME D'ACTIVITES

Les revenus liés aux droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au nombre d'affectations aux opérations des navires aux navires de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau (partie submergée du bateau) des navires.

NOMBRE D'AFFECTATIONS



Les revenus et les dépenses de l'Administration du port de Montréal sont affectés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas d'impact important sur ceux-ci.

PRÉSENTATION GÉNÉRALE ET REVUE DE L'ANNÉE

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et l'entrée nord des écluses de Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

POUVOIR RÉGLEMENTAIRE

Avec l'accord du gouverneur en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'exemption du pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui lui permettent d'être financièrement autonome.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires de sa région.

Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont fournis par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes.

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et maintient à Les Escoumins une station d'embarquement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie et Montréal, ces services sont offerts par des sociétés privées avec lesquelles l'Administration contracte.

Le système d'affectation des pilotes exerce ses activités 24 heures par jour et sept jours par semaine. Un centre d'affectation, lequel est situé à Québec, est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent la circonscription située entre Québec et les Escoumins incluant la rivière Saguenay. Un autre centre est situé à Montréal et est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent les circonscriptions situées entre Montréal et Québec. Ces centres sont dotés d'un système des plus efficaces qui sera amélioré par l'implantation d'un nouveau logiciel informatique.

aux dispositions traitant de la désignation des certificats de compétence requis pour devenir pilote et des enquêtes lors des suspensions ou des annulations de brevet et des certificats de pilotage.

CONTRATS

En ce qui a trait aux contrats majeurs au cours de l'année, mentionnons que l'Administration a convenu d'une hypothèque maritime avec la Banque Nationale du Canada pour un montant de 2 270 160 \$ pour le financement du bateau-pilote Charlevoix. La société Jean-Charles Tremblay & Fils Inc. s'est vu octroyer un contrat de 146 984 \$ pour la réfection d'un mur de soutènement de la route menant au quai des pilotes à les Escoumins.

Suite à un appel d'offres, le conseil d'administration a autorisé un contrat d'une durée de cinq ans prenant effet le 1^{er} janvier 1999 pour les services de bateaux-pilotes pour les ports de Québec, Trois-Rivières et Montréal.

CERTIFICATION

À la suite d'une étude menée par la société KPMG au sujet des exigences en matière de certification pour les capitaines et officiers de navires canadiens, l'Administration étudia à fond le rapport KPMG et dressa ses propres conclusions à son égard. Ainsi, il fut convenu d'entreprendre le processus de modernisation des syllabus ayant trait aux examens pour les certificats de pilotage. L'application des recommandations du rapport KPMG pourrait en temps et lieu vraisemblablement nécessiter des modifications réglementaires.

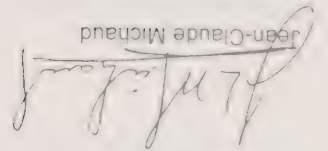
EXAMEN MINISTÉRIEL

En raison du mandat confié par le ministère des Transports auprès de l'Office des transports du Canada au sujet de l'examen ministériel sur le pilotage en ce qui concerne les points particuliers énoncés à l'article 157 de la Loi maritime du Canada, l'Administration comparut et déposa un mémoire auprès de l'Office le 5 octobre 1998. Le dossier est à suivre au cours de l'année 1999 puisque le ministre doit faire rapport au Parlement.

Tout au cours de l'année nous avons maintenu un service de pilotage efficace et sécuritaire qui découle de l'assiduité et de la compétence professionnelle de tous les pilotes, des employés de l'Administration et des membres du conseil d'administration. L'Administration a adopté une approche proactive dans l'établissement de ses objectifs afin d'atteindre et de maintenir l'autonomie financière.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération

Le président,



Jean-Claude Michaud

Montréal, Québec
Le 5 février 1999

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'Honorable David M. Collette
C.P. Député
Ministre des Transports
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets, conformément à l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1998.

RÉSULTAT

L'Administration s'est acquittée totalement de son mandat principal qui consiste à offrir un service de pilotage maritime sûr et efficace. Le nombre d'affectations pour l'année 1998 a atteint 22 018, dont 99,87 % se sont déroulées sans incident comparativement à 20 941 pour l'année 1997, soit une augmentation de 5,1 % dans la région des Laurentides. La moyenne des affectations pour les cinq dernières années, soit de 1994 à 1998, a été de 21 765.

En 1998, l'Administration a continué à surveiller et à maintenir au plus bas niveau possible ses dépenses administratives et d'exploitation. Les revenus de l'Administration ont été de 41 310 744 \$, soit une augmentation de 3 125 462 \$ par rapport à l'année précédente. Les dépenses ont totalisé 40 847 228 \$, dégageant ainsi un profit net de 463 516 \$, situation qui survient après seize années consécutives de pertes. Ces résultats ont sollicité la participation de tous les intervenants du milieu et sont le fruit d'efforts constants et soutenus depuis les trois dernières années à tous les niveaux.

TARIFICATION

Il fut convenu, suite à une résolution du conseil d'administration, de donner mandat afin d'effectuer la révision du règlement tarifaire des droits de pilotage, lequel règlement n'a pas été révisé depuis l'enquête devant la Commission canadienne des Transports en 1985. Les mandataires feront rapport au conseil d'administration au cours de l'année 1999.

RÈGLEMENTATION

Il est à noter que suite à la politique gouvernementale en matière de transport maritime, et plus particulièrement en ce qui concerne les dispositions de l'article 157 de la Loi maritime du Canada, l'Administration dut s'engager dans l'étude et la révision de sa réglementation. Le comité de travail remettait aux membres du conseil d'administration un projet qu'ils adoptèrent, lequel fut transmis au cours de l'année aux présposés des ministères des Transports et de la Justice. Le projet de règlement sera publié dans la Gazette du Canada - Partie I, au cours de l'année 1999. L'Administration a également été active à la demande de Transports Canada au sujet d'une refonte complète du Règlement général sur le pilotage. L'Administration s'est particulièrement impliquée

TABLE DES MATIÈRES

3.	Message du président	
5.	Présentation générale et revue de l'année	
8.	Objectifs et réalisations	
	Atteinte de l'autosuffisance financière	
	Maximiser l'efficacité du système de pilotage	
	Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage	
10.	Environnement commercial	
	Augmentation tarifaire	
	Pilotes à contrat	
	Trafic maritime	
12.	Perspective 1999	
	Loi C-9	
	Autonomie financière	
	Administration et exploitation	
	Internet	
	Transition à l'an 2000	
14.	Analyse des résultats financiers 1998	
	Survot financier	
	Revenus	
	Dépenses	
16.	Faits saillants financiers et statistiques	
17.	L'Administration	
18.	Conseil d'administration et direction	
19.	Exposé des responsabilités de la direction	
20.	Rapport du vérificateur général du Canada	
21.	États financiers	
24.	Notes afférentes aux états financiers	

Siège social: 715, Square Victoria
6^e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7
Téléphone: (514) 283-6320
Téléc: 055-60561
Télécopieur: (514) 496-2409

Des exemplaires de ce rapport peuvent
être obtenus de l'Administration
de pilotage des Laurentides
Numéro de catalogue: TL1-1998
ISBN 0-662-64145-0





Administration de
pilote des Laurentides
Canada

Laurentian
Pilote Authority
Canada



Rapport annuel 1998

